

La Coordination des Transports de Marchandises Ferroviaires et Routiers

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue publiquement le 17 Mai, à 15 heures

PAR

Pierre ROCHAT

Licencié en droit

Président..... M. Roger PICARD, professeur

Suffragants.... { M. LAFERRIERE, professeur
M. NOYELLE, professeur

CAHORS
IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE A. COUESLANT
(Personnel intéressé)

—
1940



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553007_0004

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

La Coordination des Transports de Marchandises Ferroviaires et Routiers

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue publiquement le 17 Mai, à 15 heures

PAR

Pierre ROCHAT

Licencié en droit

Président..... M. Roger PICARD, professeur

Suffragants.... { M. LAFERRIÈRE, professeur
M. NOYELLE, professeur

CAHORS

IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE A. COUESLANT
(Personnel intéressé)

—
1940

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Le rapporteur du Budget de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Députés écrivit naguère, en tête de son rapport pour la discussion de la Loi de Finances : « 1938 est l'année de la Coordination des Transports ».

Il entendait ainsi affirmer l'importance de la Coordination des Transports dans la vie nationale.

Dans le domaine des transports, qui touche de si près à toutes les activités économiques, les changements profonds apportés par l'œuvre de coordination devaient susciter maintes controverses.

Nous nous efforcerons, après avoir indiqué les termes de cette « querelle de la Coordination », de présenter un exposé fidèle de la réglementation édictée par la Puissance publique pour atténuer la concurrence entre les transports ferroviaires et routiers.

Qu'il nous soit permis de remercier M. le Directeur général des Chemins de Fer et des Transports, M. le Directeur du Contrôle Economique et de la Coordination pour leur bienveillant appui, ainsi que nos amis de la Direction générale des Chemins de Fer et des Transports, et la revue France-Transports.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

Comment s'est posé, en France, le problème de la concurrence entre les moyens de transport ferroviaire et routier.

Il y a un siècle, le seul moyen de transport pratique pour les marchandises lourdes était indiscutablement la voie d'eau.

Le roulage effectuait les transports rapides, assurait le ramassage et la distribution des marchandises.

D'une façon générale, transports par route et transports par eau se complétaient pour former un système cohérent.

Il faut, d'autre part, tenir compte du caractère artisanal de la majorité des entreprises : à cette époque où les traditions du métier familial étaient encore vivaces, l'afflux de nouveaux venus dans la profession de transporteur n'était pas à redouter : partant, la concurrence ne pouvait présenter le caractère aigu qu'elle emprunte de nos jours.

L'apparition du chemin de fer fut certes un grand bouleversement dans cet ordre établi.

Partout où passèrent les voies ferrées, le trafic se trouva enlevé à la péniche et au roulage.

Cependant, la crise fut atténuée par le rapide développement industriel qui fournit le marché des transports d'un fret toujours plus important, dont une part seulement pouvait revenir au rail.

La voie d'eau devait se spécialiser, de plus en plus, dans le transport des marchandises lourdes et de faible valeur à l'unité de poids, trop onéreux par chemin de fer.

Si le roulage à grande distance disparut à peu près complètement, le ramassage et la distribution connurent un nouvel essor. Ainsi, l'industrie du roulage, après avoir dû modifier son caractère, vit son activité se stabiliser peu à peu. Le tableau ci-après donne un aperçu de l'évolution des transports de marchandises, de 1851 à 1903 :

	NOMBRE de millions de tonnes kilométriques transportés par		NOMBRE de colliers de roulage par jour et par km sur les Routes Nationales
	voie d'eau	chemin de fer	
en 1851	1.900	462	244
— 1857	2.150	2.142	246
— 1863	2.350	4.070	237
— 1869	2.300	6.271	239
— 1876	2.150	8.325	206
— 1894	3.900	12.480	230
— 1903	4.900	16.580	250

C'est d'un rapprochement un peu sommaire avec la situation de cette époque, que les adversaires de la coordination ont voulu tirer une critique définitive. La défense du chemin de fer menacé par le transport automobile, qui résume pour eux toute l'œuvre de la coordination, ne serait que la manifestation d'un esprit de résistance au progrès qui aurait aussi bien pu conduire les gouvernements du siècle dernier à combattre le moyen de transport nouveau qui devait condamner à disparaître les antiques pataches et autres diligences.

L'exposé des conditions dans lesquelles est apparue la nécessité de protéger le trafic ferroviaire fera paraître que cette comparaison repose sur une méconnaissance de la situation du marché des transports, lors de l'avènement du chemin de fer, et de nos jours, au moment où le développement massif des transports par automobile a conduit à envisager les premières mesures de coordination.

La période de l'après-guerre

La guerre de 1914-1918 a révélé les énormes possibilités de transport du camion automobile.

Dès 1920, un grand nombre d'entreprises s'équipèrent pour faire des transports, souvent de véhicules tirés des stocks que l'armée liquidait. Aux artisans, exerçant de génération en génération le métier de voiturier, vint se joindre une masse de personnes en quête d'une profession n'exigeant pas apparemment une compétence particulière.

Les besoins de transports étaient grands, d'ailleurs : le chemin de fer, éprouvé par la guerre, n'aurait pu y suffire.

Le succès, venant récompenser les entreprises constituées sous le signe nouveau de l'automobile, attira de nouveaux appétits, pour le plus grand bien de l'industrie automobile française.

Cet accroissement rapide du nombre des camions fut sans grand inconvénient pour le trafic ferroviaire, jusqu'à ce que survint *la Crise économique*.

La Crise économique

Les recettes ferroviaires commencèrent à diminuer dans des proportions alarmantes. La crise économique réduisait le volume global des frets offerts sur le marché : la concurrence de la route se faisait plus durement sentir.

Les entreprises de transports nées dans la période de l'après-guerre ne s'étaient pas contentées de remplacer par des camions automobiles les véhicules de l'ancien roulage. Elles avaient peu à peu développé les relations assurées : après le ramassage et la distribution des produits, leur activité s'étendait, et les progrès de la construction automobile aidant, elles étaient à même, et n'y manquaient pas, d'assurer des transports à grande distance dont le chemin de fer avait, jusque-là, l'exclusivité.

Certes, la voie d'eau, malgré la crise des échanges,

continuait d'accroître son trafic, mais la concurrence routière surtout s'avérait redoutable.

En période d'accroissement du volume des frets, les entreprises ferroviaires ne souffraient pas du partage du trafic avec le moyen de transport né du progrès technique. Lorsque leur situation fut rendue critique par la crise des échanges, et par la concurrence des transports routiers, la charge des déficits des chemins de fer toujours plus lourds pesant sur les Finances publiques fit apparaître la nécessité d'une intervention de l'Etat.

— Cette intervention devait-elle se résumer dans la réalisation d'économies dans l'exploitation des chemins de fer ? C'est la solution dictée par les principes de l'économie libérale.

— Pouvait-elle s'attaquer au problème de la concurrence par des mesures prises contre l'activité des transporteurs routiers ? Etait-ce légitime, et indispensable ?

Ce sont les questions préjudicielles à la coordination des transports.

I. — LÉGITIMITÉ DE LA COORDINATION

La concurrence faite au chemin de fer par la route est-elle juste, c'est-à-dire s'effectue-t-elle dans des conditions qui permettent d'admettre qu'elle est une manifestation normale de la liberté économique ?

Les réseaux de chemin de fer, placés dès leur création sous le contrôle très strict de l'Etat, autorité concédante, ont vu leur exploitation assujettie à une réglementation étroite, laquelle n'a pas eu pour objet de leur assurer des bénéfices, mais plutôt de rendre les transports ferroviaires accessibles au plus grand nombre et dans les meilleures conditions. Le souci de l'intérêt public est difficilement compatible avec des procédés de gestion uniquement commerciaux, les plus économiques.

Sans doute les Compagnies ferroviaires, à la suite des conventions passées avec l'Etat, en 1921 puis en 1933 avaient pu réaliser d'importantes réformes leur permettant une exploitation moins coûteuse. Mais, en 1934, les fruits de ces mesures, en économies, et en recettes supplémentaires ne suffisaient pas pour rendre inutile l'in-

tervention des pouvoirs publics contre la concurrence routière.

On a soutenu que l'Etat n'était pas fondé à demander aux transports routiers les sacrifices propres à porter remède à une situation qu'il avait lui-même créée.

Il faut ici faire une distinction entre la politique gouvernementale appliquée aux chemins de fer, et l'application à l'exploitation des réseaux de la notion de Service public.

a) La tutelle de la puissance publique sur les chemins de fer s'est parfois traduite par des charges nouvelles peu conformes aux principes d'une saine exploitation. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple récent, en 1936, les Compagnies ont vu croître, du fait de mesures prises par le Gouvernement, leurs frais de personnel dans une proportion désastreuse. Il convient d'ailleurs d'ajouter que depuis la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, se poursuit, sous l'impulsion du Ministre des Travaux publics, une rigoureuse politique d'économies.

b) Mais l'élément essentiel de la question est que les Chemins de fer sont exploités, en fait, comme un véritable Service public.

Des multiples obligations qu'ils supportent à ce titre, beaucoup pourraient être supprimées sans grand inconvénient et sont d'ailleurs en voie de suppression.

Toutefois, la réforme des conditions d'exploitation ferroviaire ne pouvait se faire que progressivement pour ne pas apporter un bouleversement trop profond dans toute l'activité économique.

Enfin il n'est pas douteux que nombre des clauses du Cahier des Charges, bien qu'onéreuses, sont à conserver dans l'intérêt de tous.

Les routiers n'avaient pas à subir de telles obligations. Libres de leurs tarifs, supportant de moindres frais généraux, ils ont pu s'attaquer au trafic du Chemin de fer en pratiquant des prix inférieurs.

Le mode de tarification du rail a facilité leurs opérations.

Le prix de revient d'un transport par chemin de fer se compose de deux parties : la première, le *péage*, doit couvrir les dépenses de la voie et des installations fixes, l'intérêt du capital engagé dans la construction de ces installations, et aussi les salaires du personnel sédentaire ; la deuxième, le *prix de revient partiel*, paie les dépenses d'exploitation résultant du transport lui-même, et comprend en outre, le cas échéant, le bénéfice.

Le principe de la tarification « ad valorem » adopté pour les transports ferroviaires a rendu possible le transport des matières pondéreuses et de bas prix, service incontestable rendu à la collectivité nationale. En contrepartie, les dépenses d'exploitation devaient être couvertes par les recettes réalisées sur les produits de valeur qui se trouvaient surtaxés.

Les transporteurs routiers ont tiré parti de cette circonstance. Ils ont pratiqué ce qu'on a appelé « l'écrémage du trafic », en limitant leur activité au transport des marchandises « chères », opération qui leur était possible puisqu'ils n'avaient pas à subir les sujétions d'un Cahier des Charges, parmi lesquelles l'obligation d'assurer tous les transports offerts.

Ainsi, non seulement disparaissait le bénéfice du Chemin de fer, mais encore se creusait le déficit de ses bilans, dans une proportion qui semblait devoir inéluctablement aller croissant.

En effet, le total des dépenses fixes est à peu près constant, quelle que soit l'importance des frets. Le péage par unité transportée s'accroît donc. Le Chemin de fer, qui se trouve déjà privé du trafic rémunérateur acquis par les transports routiers, se voit menacé par la voie d'eau pour les transports lourds qu'il pouvait encore assurer à des taux assez bas quand la part du péage dans le prix de revient était moins importante.

Ainsi se trouve posée la question d'équité. D'un côté des entreprises ferroviaires qui ont dû supporter de lourdes dépenses d'établissement, astreintes à exploiter avec le souci premier de l'intérêt public, et bridées par une réglementation étroite. De l'autre, des entreprises

routières qui n'ont eu qu'à faire acquisition de matériel pour s'immiscer dans les courants de trafic créés par le Chemin de fer, qui sont libres de leurs tarifs, de leurs transports, et qui surtout n'ont pas la charge de la création et de l'entretien des routes qu'elles utilisent.

C'est là matière à ample controverse.

Les routiers justifient de la légitimité de leur concurrence, en faisant valoir que les contributions fiscales considérables auxquelles ils sont assujettis, d'une part réduisent l'écart des charges avec le Chemin de fer, et d'autre part représentent largement leur quote-part dans l'entretien des routes. Ils arguent du progrès technique, qui leur a valu surtout la faveur du public, lassé de la lenteur, et aussi de l'esprit « paperassier » des Compagnies ferroviaires. Ils estiment enfin que leur activité n'a pas été parasitaire sur celle du Chemin de fer, mais qu'ils ont suscité des trafics nouveaux, et qu'ils sont en passe de jouer pour l'économie du pays un rôle comparable à celui du rail au temps où il permit l'essor de l'industrie française.

Il nous semble que le principe de mesures restrictives de la concurrence des transporteurs routiers ne va pas contre l'équité. Mais, en économie politique, l'équité est une vertu subsidiaire. Elle ne suffirait pas à légitimer une expérience d'« économie dirigée », puisqu'ainsi se nomment les interventions de l'Etat dans l'ordre économique, si la Puissance publique n'était à même de montrer avec évidence que son action était nécessaire à l'intérêt national.

II. — NÉCESSITÉ DE LA COORDINATION

Le transport est créateur de richesse. Une marchandise reçoit une valeur nouvelle en étant apportée au lieu de transformation ou de consommation.

Mais lorsque le marché des transports est saturé, c'est-à-dire qu'un abaissement des tarifs n'entraîne plus ou peu d'augmentation du fret proposé, la création de nouvelles entreprises n'aura pas un effet heureux sur l'économie du pays. En régime d'économie libérale,

une industrie qui trouve le marché intérieur saturé n'a d'autre ressource que de chercher des débouchés dans l'exportation : sinon, elle sera, du fait de la concurrence, ajustée aux besoins du marché par la disparition des entreprises les moins aptes, à moins que des ententes n'interviennent, qui conduiraient les entreprises à s'imposer d'elles-mêmes un contingentement.

En France, les moyens de transports dépassaient les besoins.

a) Les Chemins de fer, malgré les aménagements apportés à leur exploitation et l'effort considérable effectué pour réduire leurs dépenses, n'avaient pu diminuer leur déficit. Il leur avait fallu en effet, pour parer dans une certaine mesure à la fuite du trafic au profit de la Route ou de la Voie navigable, consentir des réductions massives de tarifs dépassant souvent 50 %.

b) L'industrie des transports routiers, du moins, était-elle prospère ? Nullement. La lutte avec le Chemin de fer avait fait disparaître des entreprises, éliminées par les tarifs de concurrence ferroviaire. A l'intérieur même de cette corporation, l'anarchie régnait, la concurrence était effrénée, et beaucoup d'entrepreneurs, ignorant leurs prix de revient réels, pratiquaient des tarifs insuffisants. Peu d'entreprises étaient prospères ; beaucoup étaient en difficulté et le nombre d'entre elles qui, du fait de l'inflation des moyens de transport, étaient déclarées en faillite augmentait d'une façon inquiétante (les chiffres de 1932 marquent une augmentation de 70 % sur ceux de 1930).

c) La navigation intérieure n'était pas mieux partagée : les bateaux les moins mal utilisés ne circulaient que 160 jours par an, plus d'un millier se trouvant désarmés sur les canaux du Nord. La chute des frets était continue depuis 1927.

d) Bien entendu, la crise touchait également les industries annexes travaillant pour le Chemin de fer, l'automobile et la navigation.

Finalement, il en résultait, malgré les apparences d'avantages provenant de la diminution des prix de

transport, une charge écrasante pour la collectivité qui, sous forme d'impôts, paie le déficit des Chemins de fer, la ruine d'un grand nombre d'industries, d'entreprises et de petits artisans, et une aggravation du chômage.

Les Chemins de fer intéressent 500.000 agents et sensiblement autant d'ouvriers et d'employés travaillant dans des industries annexes, c'est-à-dire que le rail fait vivre plus de 2.500.000 personnes.

On peut chiffrer à 450.000 personnes l'effectif ouvriers et employés utilisés pour la construction et l'exploitation des transports automobiles, soit à environ 1.500.000 le chiffre de la population intéressée par ces transports.

D'autre part, les Chemins de fer représentent un capital engagé d'environ 85 milliards, formé presque exclusivement par des obligations dont la diffusion est considérable.

Le Chemin de fer reste un instrument de transport indispensable, et encore irremplaçable.

Certes, des réformes profondes s'imposaient dans ses procédés de gestion. Mais les réformes génératrices de résultats financiers intéressants ne peuvent être introduites dans l'exploitation ferroviaire que progressivement, étant donné la quantité des intérêts de tous ordres qui se trouveraient affectés.

Le rail devait être protégé pour que puisse s'accomplir l'effort de transformation. Il fallait donc atténuer le caractère aigu de la concurrence entre les transports ferroviaires et routiers. Ce fut le premier propos de la coordination.

CHAPITRE II

La coordination des transports de marchandises à l'étranger

La concurrence entre le Fer et la Route s'est montrée partout ruineuse. La plupart des Etats ont été amenés à prendre des mesures : ces mesures ont visé, d'une part, à rétablir entre les divers modes de transport des conditions d'égalité, et d'autre part à fixer un statut administratif des transporteurs routiers.

I. — ANGLETERRE

La crise économique s'est déclarée en Angleterre plus tôt qu'en France.

Les Chemins de fer britanniques étaient gérés par des entreprises privées, avec une gestion purement commerciale. Les Compagnies ferroviaires, devant leurs difficultés croissantes, ont dû faire appel au secours de la Puissance publique.

Ainsi, la Grande-Bretagne, présentée classiquement comme la terre d'élection du libéralisme économique, a recouru avant la France à ces mesures de coordination des transports.

Dès 1928 intervenaient les premières mesures concernant le transport des voyageurs.

Pour les transports de marchandises, la coordination s'est avérée plus difficile, par la dispersion du trafic aux mains d'une multitude de petites entreprises qui rendaient malaisée la réalisation d'ententes.

La concurrence s'exerçait d'une part, à la faveur des

prix très bas consentis par les routiers, d'autre part, grâce à l'avantage des transports de domicile à domicile.

Les Compagnies ferroviaires ont lutté par des abaissements et des aménagements de tarifs, en multipliant les « containers », et en augmentant leurs services de camionnage et de réexpédition.

De son côté, le Gouvernement a pris des mesures qui ont été codifiées dans une loi de 1933.

En premier lieu, tous les services routiers privés ou publics ont été dénombrés, et les transporteurs existants ont reçu une licence. Trois types de licence étaient créés :

- A. — Transports publics (valables 2 ans).
- B. — Transports occasionnels (valables 1 an).
- C. — Transports privés (valables 3 ans).

Les licences sont délivrées dans chaque zone par le Président de la Commission des transports.

Tout accroissement ou création de service doit être autorisé, et le demandeur doit prouver :

1° qu'il existe des personnes qui peuvent, et désirent, avoir recours à lui ;

2° que les transports qu'il propose d'assurer ne peuvent l'être par aucun des services existants, soit ferroviaire, soit routier.

L'octroi des licences se fait dans des conditions bien déterminées, quant aux dimensions et poids du véhicule, vitesse limite, heures de travail et salaire des conducteurs.

Les situations acquises ont été à peu près fixées. Les obligations auxquelles sont astreints les transporteurs routiers, ainsi que les taxes nouvelles, ont contribué au relèvement des tarifs de la route et la concurrence routière s'est trouvée bien atténuée. Une structure tarifaire obligatoire pour les transports routiers est actuellement en voie d'établissement dans le Royaume-Uni. Les propositions sont faites par le Conseil consultatif des Trans-

ports, et la surveillance des mesures d'application est confiée au Tribunal des tarifs routiers qui juge en appel des Comités régionaux des tarifs, et comme eux est composé de la manière adoptée pour les Comités d'arbitrage.

II. — ALLEMAGNE

Les premiers textes relatifs à la coordination datent de 1931. Les transports routiers de marchandises sont soumis à des obligations strictes, telles que :

— autorisation pour tout transport effectué pour le compte de tiers au delà de 50 km. ;

— établissement de lettres de voiture pour chaque expédition ;

— contrôle de l'autorité sur les livres des transporteurs ;

— tarification générale et obligatoire établie par le Ministre des Transports ;

— assurance obligatoire.

L'application de ces mesures fut assez décevante. Il manquait les organismes nécessaires à leur mise en œuvre. La loi du 26 juin 1935 complète ces dispositions :

— sont libres, les transports à moins de 50 km. Des pénalités sévères sont prévues en cas de dépassement de cette zone : les transports privés ;

— sont soumis à un régime de concession, les transports publics à plus de 50 km. Cette concession est personnelle et exclusive de toute autre activité. Elle est valable sur toute l'étendue du territoire. En 1936 a été instituée une concession limitée à un rayon de 150 km. autour du point d'attache du véhicule. En aucun cas la délivrance d'une concession n'est de droit. La Reichsbahn, la Chambre de Commerce du siège de l'entreprise et l'Association d'Empire des Transporteurs routiers sont appelées à donner leur avis sur toute demande de concession.

La principale obligation imposée par le nouveau régime est la parité de prix avec le Chemin de fer. Cette parité avait été longtemps avec les prix ferroviaires de porte

à porte, et donnait un avantage certain au rail ; elle est calculée maintenant sur les prix de transport de gare à gare, ce qui reporte l'avantage du côté de la route.

Bureau de chargement. — C'est une organisation très caractéristique du système allemand. Elle fonctionne en bureau de répartition du fret, et le transporteur est tenu d'y passer, soit pour obtenir du fret, soit pour faire viser le livre de bord relatant les mouvements du véhicule.

Si un transporteur trouve du fret en dehors du Bureau il doit en rendre compte.

Le Bureau de chargement aide les transporteurs artisans à calculer leurs prix de transports et à établir les lettres de voiture. Il leur fait au départ l'avance de la moitié du prix du transport. Le complément est versé après recouvrement, au Bureau Central, lequel, après prélèvement d'une taxe destinée à couvrir les frais de fonctionnement des organismes de coordination, adresse le reliquat à l'entrepreneur.

Les entreprises importantes peuvent procéder elles-mêmes à toutes leurs opérations à condition de déposer un cautionnement.

III. — MAROC

L'œuvre de coordination réalisée au Maroc est des plus intéressantes. Elle est arrivée à un stade très avancé pour les transports de marchandises qui ont fait, contrairement à ce qui s'est passé partout ailleurs, l'objet des premières mesures de coordination.

La concurrence dans les transports au Maroc était néfaste non seulement par le déficit qu'elle provoquait dans l'exploitation ferroviaire, mais surtout par la situation réellement catastrophique que ses abus avaient créée dans l'industrie des transports routiers.

Une lutte entre entreprises, d'une âpreté vraiment extraordinaire, avait amené les transporteurs à abandonner les règles de prudence les plus élémentaires : le matériel se trouvait dans un état lamentable, au grand

dommage des chaussées ; les accidents, les faillites se multipliaient. Le Gouvernement du Protectorat dut intervenir.

La première opération de l'Administration tendit à racheter ou à contrôler une partie importante des camions en service par l'intermédiaire de l'Office général des Transports du Maroc (O.G.T.M.), organisme privé, placé sous le contrôle des Chemins de fer et de la Direction des Travaux publics.

De 1934 à 1936, les opérations de l'Office portèrent sur un total de :

— 390 camions et 169 remorques, d'un tonnage utile global de 2.975 tonnes, achetés pour être retirés de la circulation et mis au garage.

— 511 camions et 225 remorques, d'un tonnage utile global de 3.900 tonnes, qui travailleront en accord avec les Chemins de fer.

Ces rachats ont été financés par des avances de Trésorerie portant intérêt, d'un montant de 24 millions de francs.

Entre temps, s'inspirant des méthodes suivies en France, un Dahir du 27 novembre 1935 créait un Comité de Coordination chargé d'établir des ententes par région, ou par relation. Mais cet organisme s'est vite révélé insuffisant.

Le 6 août 1936, de nouveaux Dahir vinrent compléter l'œuvre de 1933.

Un organisme d'Etat, le Bureau Central des Transports, est substitué par voie de rachat à l'Office général des Transports et chargé :

- de répartir le trafic, d'une part entre le rail et la route, de l'autre entre transporteurs routiers ;
- d'étudier et de proposer la tarification ;
- de contrôler l'exécution des transports, assurer les recouvrements auprès des usagers, et répartir les recettes entre les transporteurs.

Les camions rachetés sont maintenant la propriété du Gouvernement chérifien. Ils sont conservés dans des garages pour parer, le cas échéant, aux pointes de trafic

et aux besoins militaires. Leur entretien incombe aux Compagnies de Chemin de Fer.

En fait, cette politique a permis une « déflation » sensible du nombre des véhicules : les tarifs ont pu être ramenés à des taux rémunérateurs. Les recettes ferroviaires accusent pour le premier semestre de 1937 une augmentation de 30 % sur celles du dernier trimestre de 1936.

Un nouveau Dahir du 23 décembre 1938 a rendu obligatoire l'affiliation des transporteurs au Bureau Central des Transports : il avait fallu auparavant obtenir l'assentiment de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis pour appliquer à leurs protégés les mesures de coordination.

Les transports privés sont également réglementés : en particulier, les véhicules qui leur sont affectés, s'ils sont d'un tonnage utile supérieur à 400 kg., sont soumis aux mêmes sujétions que les transports publics de marchandises en ce qui concerne la visite périodique du matériel, l'assurance obligatoire, la limitation du tonnage transporté et de la durée du travail.

La coordination expérimentée au Maroc a donné d'excellents résultats. En France, les Pouvoirs publics ont eu recours à des méthodes différentes.

CHAPITRE III

Evolution de la coordination des transports de marchandises en France : historique de la réglementation.

Les expériences faites à l'étranger pour résoudre le problème de la concurrence rail-route peuvent se résumer ainsi : tantôt, on a essayé d'incorporer les entreprises routières dans une organisation générale des transports, en laissant les Réseaux de Chemin de Fer prendre des intérêts dans ces entreprises ; tantôt on a procédé par voie d'autorité, soit en limitant le rayon d'action des transports sur route, soit en subordonnant ces transports au Chemin de fer ; ailleurs, on a eu recours à des mesures fiscales frappant les recettes des entreprises automobiles. D'une manière générale, ces diverses solutions ont pour but de protéger spécialement le Chemin de fer, plutôt que d'assurer un développement normal de l'automobile.

Il a été reconnu en tout cas que le système de la liberté absolue, qui se traduit par une lutte mortelle entre tous les transports, ne peut être maintenu.

En France, si l'action du Gouvernement a été d'abord inspirée par des considérations budgétaires, lorsque les principes d'économie dirigée se sont trouvés en faveur, l'importance vitale des transports a, tout naturellement, suggéré à l'égard de cette industrie l'application de la notion de Service public. L'institution en 1937 de la Société Nationale des Chemins de Fer Français est une conséquence de cette notion.

En poussant à l'extrême les conséquences de cette

notion de Service public, on aboutirait à la reprise par l'Etat de tous les moyens de transport ; solution peu souhaitable, et impossible actuellement, ne serait-ce qu'en raison des dépenses prohibitives à prévoir pour le rachat du matériel. Cependant, l'intérêt national commande que l'industrie des transports reçoive une organisation, de manière à assurer à chaque mode de transport le trafic auquel il est économiquement le plus apte, tout en ménageant les intérêts économiques, financiers et sociaux en présence.

En 1933, le Gouvernement saisit le Conseil National Economique du problème des transports.

Cet organisme a ouvert une vaste enquête auprès de tous les intéressés (Réseaux de Chemin de fer, entreprises de transports automobiles, Offices de transports, principales industries, Touring-Club, etc.), enquête qui s'est poursuivie pendant tout le second semestre de l'année 1933.

Dans son avis des 16 et 17 février 1934, le Conseil National Economique conclut à l'urgente nécessité de mettre fin à l'anarchie des transports ; il proclame « l'utilité d'une coordination des moyens de transport » ayant pour but de donner le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité ; il préconise la réglementation générale des transports par une répartition rationnelle du trafic, ainsi que l'assujettissement de toutes les entreprises assurant des services de transport public à des règles de police destinées à assurer la sécurité et la facilité de la circulation.

Il pose, en outre, le principe que l'organisation à adopter doit être souple et progressive, afin d'assurer à tous les moyens de transport le développement le plus complet dans le cadre de l'intérêt général, et, qu'enfin, l'intervention de la Puissance publique, bien qu'indispensable pour donner à la répartition du trafic un caractère suffisamment stable, devrait se manifester surtout pour sanctionner des ententes entre les transporteurs intéressés.

Nous nous proposons d'indiquer dans un historique

de la coordination marchandises, comment ces principes se retrouvent et inspirent la réglementation ; à l'inverse, dans quelles conditions le principe d'autorité est venu se substituer au principe des ententes entre transporteurs.

I. — LA PÉRIODE DES ENTENTES

Le 27 mars 1934, M. Dautry, Directeur général des Chemins de fer de l'Etat, Conseiller technique du Gouvernement, remit à M. Flandin, Ministre des Travaux publics, un rapport relatif à l'amélioration de la situation financière des Grands Réseaux. Ce rapport contenait, au sujet de la coordination des transports ferroviaires et routiers, un projet de décret qui a servi de base à l'élaboration du décret-loi du 19 avril 1934.

Le décret-loi a institué un nouvel organisme, le *Comité de Coordination*, chargé de susciter des ententes entre le Chemin de fer et les transporteurs routiers. Une fois conclues, les ententes devaient être sanctionnées par arrêté du Ministre des Travaux publics, et aucun service nouveau ne pouvait être créé sans une autorisation du Ministre.

Le Comité de Coordination comprenait cinq experts, représentant respectivement les Grands Réseaux, les Compagnies de voies ferrées d'intérêt local, les services automobiles contractuels, les services automobiles libres de voyageurs et de marchandises. Il était en outre prévu un arbitre, chargé de présenter au Ministre des propositions dans le cas où une entente ne pourrait intervenir.

Le décret-loi du 19 avril 1934 n'a posé que des principes très généraux ; l'état de la question, au moment où ce décret est intervenu, ne permettait pas, en effet, de préciser d'emblée les modalités d'application ; c'est pourquoi le texte disposait que les mesures complémentaires feraient l'objet de décrets pris en forme de règlement d'administration publique.

Celui concernant les transports publics de marchandises est intervenu le 13 juillet 1935.

Il prévoyait :

1° le contingentement des entreprises (effectif, tonnage du matériel, nature des marchandises transportées, zone d'action) ;

2° la réalisation d'ententes, basées sur le système des compensations, l'institution de taxes sur les transports publics routiers, mais sans obligations tarifaires.

Le système des ententes ne donna pas de résultats en matière de transports-voyageurs. Aucun plan départemental ne fut approuvé.

Quant aux transports de marchandises, le contingentement prescrit par le règlement d'administration publique du 13 juillet 1935 a été effectué. Mais il ne fut pas réalisé d'autre mesure d'application : notamment, aucune entente n'a été amorcée. La procédure prévue s'était révélée beaucoup trop compliquée et pratiquement irréalisable étant donné l'impossibilité de procurer, au moyen de fermetures de lignes de Chemin de fer, des compensations à ceux des services routiers qu'il faudrait supprimer. Indépendamment de cette difficulté insurmontable, il apparaissait que l'intérêt général ne serait pas suffisamment servi par des ententes entre entreprises animées d'abord du souci de leurs intérêts propres.

II. — LA VOIE D'AUTORITÉ

Si le principe de base de la coordination était l'entente entre les intéressés, celle-ci devait se réaliser dans un cadre déjà fortement marqué d'autorité. En plus du contingentement, les taxes établies par le décret-loi du 10 juillet 1935 et remaniées par un second décret-loi du 8 juillet 1937 servaient à atténuer la concurrence, en imposant aux transporteurs routiers comme une équivalence du péage que doit comprendre le Chemin de fer dans son prix de revient. D'autre part, une série de sanctions, tant judiciaires qu'administratives, étaient prévues pour réprimer les manquements aux règles de la coordination, et renforcées avec le décret-loi du 30

octobre 1935 par la possibilité de la mise en fourrière des véhicules.

Les transports privés, qui auraient probablement repris la meilleure part du trafic que les transports publics routiers, supportant des charges nouvelles, n'auraient plus été en mesure de briguer, n'avaient pas été laissés en dehors de la réglementation. Un système de licences, des taxes comparables à celles supportées par les transports publics, enfin des précautions destinées à assurer la sincérité du caractère privé des transports tendaient à garantir les transporteurs publics contre une reprise trop grande du fret par les particuliers.

Ainsi se trouvait préparé le cadre où pourraient se former des ententes : celles-ci s'étant avérées à peu près irréalisables il restait aux pouvoirs publics à opérer eux-mêmes les répartitions de l'activité des transporteurs qu'ils jugeraient convenables.

Le décret du 31 août 1937 pose les principes de la coordination placée sous le signe de l'autorité.

Les transports publics routiers de marchandises sont répartis selon les relations assurées, en trois catégories :

- 1° camionnage rural et camionnage urbain ;
- 2° petite distance ;
- 3° grande distance.

Les deux premières catégories, en principe, ne concurrencent pas le Chemin de fer. C'est sur la grande distance que portera surtout l'effort de coordination : au contingentement, aux taxes, vient s'ajouter l'obligation de la parité tarifaire ; d'abord facultative et limitée aux membres des Groupements professionnels de transporteurs à grande distance créés à cet effet, elle ne tarde pas à s'imposer à tous les transporteurs publics à grande distance et constitue actuellement, selon l'avis exprimé par M. de Monzie, Ministre des Travaux publics, le point essentiel de la réglementation.

Est-ce à dire qu'après avoir reçu mission, en quelque sorte, de réaliser d'eux-mêmes la coordination des trans-

ports, les transporteurs n'ont plus qu'un rôle passif ? Ils ont reçu, au contraire, une organisation représentative de leurs intérêts ; leur participation aux Comités techniques départementaux, au Conseil supérieur des Transports, la constitution des Groupements professionnels, des Comités régionaux et national, ainsi que les contacts suivis entre leurs Associations professionnelles et le Ministre des Travaux publics témoignent du désir de collaboration des Pouvoirs publics. Il était d'ailleurs indispensable que les suggestions des routiers puissent être soutenues par une organisation homogène, en face de la récente Société Nationale des Chemins de Fer qui, par sa plus grande dépendance de l'Etat, avait toutes chances de trouver auprès des Pouvoirs publics un accueil favorable à ses demandes de protection.

Ainsi la notion d'autorité se tempère d'un esprit de collaboration qui pousse le Gouvernement à rechercher préalablement à chaque mesure nouvelle, l'accord des intéressés. Ces consultations des transporteurs, qui s'opèrent depuis la création du Conseil supérieur des Transports sous son couvert, ont permis à la réglementation de progresser sans trop de heurts. Les transporteurs routiers se sont montrés très attachés à cette habitude d'une consultation officieuse préalable, témoin les manifestations bruyantes qui ont marqué la publication du décret du 12 octobre 1938, et motivées, bien plus que par la teneur du texte, par le fait que les représentants des transporteurs n'en avaient eu auparavant qu'une connaissance imprécise.

La réglementation accuse une double évolution : dans un sens libéral pour les transports qui ne concurrencent pas en principe le trafic ferroviaire, dans un sens restrictif pour les transports à grande distance qui doivent être réservés au Chemin de fer. La coordination telle qu'elle se trouve partiellement réalisée n'est d'ailleurs qu'un premier stade : elle est destinée à régler momentanément le problème de la concurrence entre le Fer et la Route, en attendant que puisse être réalisé le second stade prévu, l'organisation rationnelle des transports.

Les divers textes concernant la coordination des transports sont codifiés dans le décret-loi du 12 novembre 1938, puis le décret du 12 janvier 1939. Il est intéressant de noter que toute la construction juridique de la coordination repose sur des décrets-lois. Le décret-loi constituait un procédé plus souple, plus adapté au caractère mouvant de la réglementation qui se construit peu à peu sur l'expérience progressivement acquise. D'autre part, l'intervention du Parlement n'aurait sans doute pas permis d'agir avec la vigueur indispensable, et c'est pourquoi le décret-loi est l'instrument propre aux mesures destinées à réaliser des économies. D'ailleurs, l'œuvre de coordination, tant lors des interpellations développées à la Chambre des Députés et au Sénat, que dans le vote des crédits nécessaires, a rencontré dans son ensemble l'approbation du Parlement.

DEUXIEME PARTIE

**Les organismes chargés
de la coordination des transports**

CHAPITRE PREMIER

Le Ministère des Travaux publics

Tous les actes réglementaires ayant trait à la coordination des transports sont pris au titre isolé ou conjoint du Département ministériel des Travaux publics. En fait, il n'est pas excessif de dire que c'est le Ministre des Travaux publics qui a la charge de réaliser la coordination des transports.

Il exerce une juridiction de juge d'appel des décisions prises par les Comités techniques départementaux. Il détient le pouvoir de décision dans la grande majorité des cas, spécialement pour les autorisations demandées par des transporteurs sous certaines conditions qui seront précisées dans les chapitres suivants.

Le Ministre est assisté d'une part par ses propres services qui sont, pour la question des transports, la Direction générale des Chemins de fer et des Transports, d'autre part par un organisme consultatif, le Conseil Supérieur des Transports.

La Direction générale des Chemins de fer et des Transports

Entrent dans ses attributions toutes les questions intéressant le Chemin de fer, les services de transports par route, et par navigation intérieure, c'est-à-dire tout ce qui concerne les transports effectués sur le sol national, en dehors de la navigation maritime et aérienne. Une telle concentration permet de dégager des vues d'ensemble inspiratrices d'une politique cohérente des transports.

La mise au point des mesures de coordination s'en est trouvée largement facilitée.

Sous l'autorité du Directeur général des Chemins de fer et des Transports est placé le *Service du Contrôle Economique et de Coordination*, qui a récemment remplacé la Direction du Contrôle de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer. Ce service est chargé du Contrôle économique de l'exploitation des transports par fer, par route, et par voie d'eau. De lui, relèvent les inspecteurs qui assurent, dans les départements, l'application des règles de coordination.

CHAPITRE II

Le Conseil supérieur des Transports

Le Conseil supérieur des Transports a été institué par le décret-loi du 31 août 1937 : la coordination des transports, en même temps qu'elle reçoit une forme nouvelle, est dotée de l'organisme nécessaire.

L'organisation et le fonctionnement du Conseil ont été réglementés par des décrets intervenus aux mois de septembre et de novembre suivants. Le Président, les membres et les secrétaires du Conseil ayant été désignés entre temps, une décision du Ministre des Travaux publics a fixé au 1^{er} janvier 1938 la date de mise en marche du nouvel organisme.

Le Rapport qui accompagne le décret institutif déclare que la création du Conseil supérieur des Transports

« consacre la présence, à côté du Gouvernement,
« pour le seconder de ses avis et de ses conseils,
« d'un organe permanent, fortement lié à l'Admi-
« nistration. Placé à côté du Ministre des Travaux
« publics, se substituant aux anciens organismes
« de coordination, il reçoit pour mission de ras-
« sembler les activités des conseils déjà existants
« et des nombreux comités de coordination, de
« remplacer les préoccupations trop limitées de
« chacun d'eux par une volonté d'adaptation et
« de progrès, et en s'élevant au-dessus des techni-
« ques particulières, de rendre à la notion de
« Transport le caractère qu'elle n'aurait jamais
« du perdre de serviteur économe des intérêts
« généraux du pays. »

Les questions intéressant les transports étaient aupa-

ravant dispersées entre plusieurs organismes consultatifs ; c'étaient :

— Le Conseil supérieur des Chemins de fer, organisé par le décret du 14 novembre 1924 ;

— le Comité de coordination des transports ferroviaires et routiers, institué par le décret-loi du 19 avril 1934 ;

— le Comité de coordination des transports par fer et par eau, institué par le décret-loi du 15 mai 1934 ;

— le Comité supérieur de coordination des transports, créé par décret du 9 juillet 1935 ;

— le Comité supérieur de coordination des transports par fer, par mer et par air, institué par le décret-loi du 30 octobre 1935.

Ces deux derniers conservent une part de leurs attributions. Les autres sont réunis dans le nouvel organisme, et leurs attributions reprises par trois Comités du Conseil supérieur des Transports : le Comité des Chemins de fer, le Comité de coordination des transports ferroviaires et routiers, le Comité de coordination des transports par fer et par eau. Les deux premiers intéressent particulièrement le sujet de cette étude, ainsi que le Comité d'Etudes des Equilibres tarifaires.

Il importe de souligner le parallélisme des mesures qui ont réalisé l'unité dans les questions de transport au point de vue consultatif par la création du Conseil supérieur des Transports, au point de vue administratif par la concentration d'attributions effectuée au profit de la Direction générale des Chemins de fer et des Transports.

COMPOSITION

Le Conseil supérieur des Transports comprend, outre le Président et les Présidents des Comités, qui sont pris en dehors de son sein et nommés par décret, 81 membres, savoir :

18 membres représentant les entreprises de transport.

9 membres représentant le personnel de ces entreprises.

27 membres représentant les usagers.

27 membres représentant les Administrations publiques.

Le recrutement du Conseil est donc caractérisé par une large représentation des intérêts en jeu.

ATTRIBUTIONS

Le Conseil supérieur des Transports ne possède pas en propre de pouvoir de décision. Une clause du décret institutif prévoit qu'un tel pouvoir pourrait lui être délégué par le Ministre des Travaux publics, pour des cas limitativement désignés par un décret pris en Conseil des Ministres ; mais cette faculté n'a pas été utilisée.

Le Conseil est, essentiellement, un donneur d'avis. Son intervention est d'ailleurs prévue par la réglementation de la coordination pour la grande majorité des décisions à prendre par le Ministre, garantie sérieuse assurée aux transporteurs. Le Ministre est lié par ces avis, mais peut passer outre sous la condition d'avoir fait prendre une deuxième délibération.

Les avis sont donnés, soit par le Conseil lui-même en assemblée, soit par délégation du Conseil par les Comités permanents, sur les questions de leur compétence. A toutes les séances assiste le Commissaire du Gouvernement ou son représentant.

Le Comité de Coordination des Transports par fer et par route

Le Comité de Coordination des Transports par fer et par route a eu à participer à l'élaboration des dispositions nouvelles prises en conséquence des principes posés par le décret-loi du 31 août 1937. Les conclusions tirées des études entreprises ont été le plus souvent adoptées par le Ministre des Travaux publics. Pourtant, les propositions du Comité n'ont pas été retenues en ce qui concerne les dimensions de la zone des transports à petite distance. Le décret-loi du 31 août 1937 prévoyait qu'elle serait d'étendue variable suivant les cas, et qui dépendrait de la dimension des mailles du réseau des Chemins de fer, de la densité du trafic et de l'importance des loca-

lités à desservir. Le Comité avait procédé à un examen détaillé des règles à suivre en vue de fixer les limites de la dite zone, sur la base d'un rayon de 40 à 60 km., avec des extensions dans certains cas. Mais un des décrets du 12 octobre 1938 a élargi la zone de petite distance, désormais basée sur le département d'origine et les départements limitrophes.

Les décrets du 12 octobre 1938 comportaient des mesures importantes concernant les transports à grande distance. L'institution de la parité tarifaire obligatoire pour toutes les entreprises, l'obligation de tenir un registre des opérations parurent aux routiers constituer des imixtions intolérables de l'Etat dans leurs activités. Les mesures annoncées suscitèrent une émotion très vive parmi les représentants des transporteurs publics routiers au sein du Conseil supérieur des Transports parce que ces derniers n'avaient pas été mis à même d'examiner à l'avance, d'une manière suffisante, les modifications apportées aux propositions du Comité et leurs répercussions possibles. Cette émotion était accrue du fait que le Gouvernement avait, alors, le pouvoir de modifier par décret-loi les bases mêmes de la coordination fixées par des textes ayant force législative. Mais les pouvoirs publics tiennent à ce que la coordination soit fondée sur une collaboration véritable avec les transporteurs ; en conséquence, le décret-loi de codification du 12 novembre 1938 prévoit explicitement la consultation du Comité de Coordination pour les modifications éventuelles à intervenir dans les décrets d'application.

La codification des décrets d'application a été soumise à l'examen du Comité : revue, en tenant compte des rectifications de fond et de forme proposées par celui-ci, elle a fait l'objet du décret du 12 janvier 1939, qui constitue la charte unique de la Coordination des Transports.

AVIS PARTICULIERS

Indépendamment de la préparation des textes d'ordre réglementaire, le Comité de Coordination des Transports par fer et par route, fonctionnant comme un tribunal d'appel, est saisi par le Ministre des Travaux publics de

toutes affaires litigieuses qui peuvent survenir entre les Comités techniques départementaux et les transporteurs et de toutes les questions sur lesquelles la majorité des 2/3 n'a pu être réalisée au sein des Comités techniques départementaux.

A ce titre, il a formulé, au cours de l'année 1938, son avis sur 745 dossiers. Dans bien des cas, une jurisprudence s'est formée peu à peu.

CONCLUSION SUR L'ACTIVITÉ DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS

L'action du Conseil supérieur des Transports, au cours de sa première année d'existence, n'a pu se développer dans tous les domaines que lui réserve sa compétence très étendue. Elle aura lieu de se manifester quand sera venu le temps d'établir les programmes d'organisation rationnelle des transports.

Les problèmes de transport sont très complexes et très liés à l'ensemble de la vie économique : le Conseil, par sa composition, paraît bien être l'organisme convenable pour leur donner des solutions acceptables par tous. Parmi ces questions, l'une surtout, présente un intérêt capital pour l'œuvre de coordination des transports : c'est le problème des prix de transport ; le rapport du Président du Conseil des Transports sur l'activité du Conseil en 1938 exprime le vœu qu'en soit confiée l'étude à cet organisme.

CHAPITRE III

Les Comités techniques départementaux des transports

L'institution des Comités techniques départementaux des transports remonte au décret du 25 février 1935. Le décret-loi du 19 avril 1934 avait institué un nouvel organisme, le Comité de Coordination, chargé de susciter des ententes entre le Chemin de fer et les transporteurs routiers. Le Comité de Coordination comprenait cinq experts représentant respectivement les Grands Réseaux, les Réseaux des voies ferrées d'intérêt local, les services automobiles contractuels, les services automobiles libres de voyageurs et de marchandises. Il était, en outre, prévu un arbitre chargé de présenter au Ministre des propositions dans le cas où une entente ne pourrait intervenir.

Les études du Comité de Coordination, les accords intervenus et les discussions auxquelles ont donné lieu les réunions locales entre transporteurs, ont permis au Comité d'adresser au Ministre des conclusions précises, dont se dégagait en particulier la nécessité pour le Comité de Coordination de disposer dans chaque département d'un organisme permanent d'étude, de surveillance et d'information.

En conséquence, le décret du 25 février 1935 portant Règlement d'Administration publique pour l'application du décret-loi du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers (conditions générales et transport des voyageurs) a fixé les règles d'organisation et de fonctionnement des Comités techniques départementaux des transports.

I. — COMPOSITION

La composition prévue pour ces organismes était identique à celle du Comité de Coordination, c'est-à-dire qu'ils comprenaient cinq délégués représentant les mêmes catégories d'entreprises que pour le Comité. Le Comité technique départemental était donc composé exclusivement des représentants des diverses catégories de transporteurs intéressés. La formule correspondait à la notion d'entente qui s'est trouvée d'abord le principe de la coordination et qui consistait à attendre des transporteurs qu'ils répartissent eux-mêmes les services existants entre tous les exploitants, au mieux de l'intérêt général.

Mais l'inefficacité du système ne tarda pas à être manifeste : c'était trop présumer du souci de l'intérêt général qui pourrait animer les entreprises pour la conclusion de telles ententes. La coordination, d'autre part, ne met pas en jeu les intérêts des seuls transporteurs, mais aussi des collectivités concédantes, qui souvent ont à solder les déficits de leurs concessionnaires, et du public qui utilise les divers moyens de transport. Pour que ces intérêts puissent être représentés au sein des Comités techniques départementaux, le décret du 14 novembre 1936 a élargi la composition de ces organismes, en donnant place, aux côtés des transporteurs, aux représentants des collectivités et des usagers.

Le Comité technique, qui siège au chef-lieu du département, est maintenant ainsi composé :

a) Le Préfet, président ;

— deux représentants du Conseil général du département ;

— l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département ;

— deux délégués de l'Office des Transports et des P.T.T., membres respectivement de la Chambre de Commerce et de la Chambre d'Agriculture intéressées.

b) Les transporteurs sont répartis en cinq catégories dont chacune désigne son représentant :

1° la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;

2° les réseaux secondaires de Chemin de fer d'intérêt général et les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways exploitant des lignes dans le département ;

3° les entreprises routières ayant dans le département des contrats avec l'Etat, le département ou les communes ;

4° les entreprises libres de transport public de voyageurs ;

5° les entreprises libres de transport public de marchandises autres que les services de camionnage rural ou urbain.

En même temps que chaque délégué est désigné un suppléant. Le Ministre des Travaux publics, qui a la charge de réaliser la coordination des transports, est ainsi représenté, en sus du Préfet qui représente tout le Gouvernement, par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Le Directeur départemental des P.T.T. et le Général commandant la région ont entrée aux séances avec voix consultative.

II. — ELECTION DES DÉLÉGUÉS

Les délégués des entreprises de transport autres que la Société Nationale des Chemins de Fer sont élus à la majorité. Pour ceux de la deuxième catégorie, c'est-à-dire les réseaux secondaires de Chemin de fer d'intérêt général et les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways, chaque entreprise dispose d'une voix par fraction de 10 km. de ligne exploitée dans le département. Les autres transporteurs, qui forment les 3°, 4° et 5° catégories, votent pour l'élection de leurs représentants à raison d'une voix par cinq véhicules en service dans le département et en règle avec la coordination.

La nationalité française est exigée à la fois des électeurs et des candidats aux fonctions de délégué.

Le Préfet est chargé de surveiller les opérations électorales ; le Ministre des Travaux publics statue en dernier ressort sur leur validité sur l'avis du Conseil supérieur des Transports.

La durée de validité du mandat de délégué est de trois ans, mais peut être réduite par une radiation prononcée par le Ministre des Travaux publics, par un arrêté motivé, les intéressés entendus, et après avis du Conseil supérieur des Transports, si le bon fonctionnement de la coordination l'exige.

III. — FONCTIONNEMENT

Le Comité technique départemental doit se réunir au moins une fois par mois, et envoyer les procès-verbaux de réunion au Conseil supérieur des Transports au plus tard deux mois après chaque séance.

Les délibérations sont prises à la majorité des $\frac{2}{3}$ des membres présents, sur les questions figurant à l'ordre du jour. Cette majorité doit être des $\frac{3}{4}$ pour décider la mise au garage d'un véhicule en situation irrégulière : cette décision exigeait auparavant l'unanimité, ce qui rendait l'application de la sanction pratiquement impossible.

La majorité des $\frac{3}{4}$ est encore requise pour l'agrément des Assistants techniques appointés par le Comité, ainsi que pour retirer leur commission aux Assistants techniques, quel que soit l'organisme qui les ait désignés.

IV. — RÔLE

Le Comité technique départemental est un organisme d'études, d'information et de surveillance.

L'attribution de la personnalité civile à cet organisme a donné naissance à une conception erronée de ses attributions. La personnalité civile a été donnée aux Comités techniques départementaux par l'article 5 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, essentiellement pour leur permettre d'accomplir certains actes de la vie civile, et, notamment, passer des baux. Mais, ces organismes n'en sont pas moins des assemblées à caractère administratif, qui prennent des décisions administratives exécutoires dans le cadre de la « voie d'autorité », par délégation de la Puissance publique. Ces décisions sont d'ailleurs exécutoires par elles-mêmes sans avoir été entérinées par le Préfet. Elles ne pourraient donc, en

raison de ces caractères, faire l'objet d'un recours devant les tribunaux judiciaires.

S'agissant d'actes d'autorité, elles ne pourraient donner lieu, suivant les principes généraux du droit administratif, et en l'absence de tout texte sur la procédure d'appel, qu'à recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'Etat. Mais ce recours lui-même ne serait peut-être pas recevable au premier degré par suite de l'existence d'une voie de recours parallèle.

L'article 6 de l'annexe A pose en effet :

- « Il peut être fait *appel* de toute décision du
- « Comité technique départemental devant le Minis-
- « tre des Travaux publics, qui statue après avis
- « du Conseil supérieur des Transports. »

Sans doute, il ne s'agit pas d'un recours contentieux proprement dit, condition demandée par le Conseil d'Etat pour que joue la fin de non-recevoir tirée du recours parallèle (Conseil d'Etat, 6 juin 1879, de Vilar), mais le recours ainsi prévu dépasse, en raison même des termes employés (appel, statue), le caractère du recours hiérarchique ordinaire : le Ministre statue bien sur un litige en qualité de juge d'appel et sous réserve d'un recours au Conseil d'Etat (lequel n'exclurait pas, d'ailleurs, une action en indemnité pour préjudice causé). Il apparaît donc que s'il était saisi en premier ressort, le Conseil d'Etat opposerait la fin de non-recevoir.

Dans ces conditions, tant en raison du caractère même des décisions des Comités techniques départementaux que des textes qui ont fixé la procédure d'appel de ces décisions, tout Tribunal judiciaire ou administratif (y compris vraisemblablement le Conseil d'Etat lui-même) qui serait saisi d'un appel de cette nature ne pourrait que se déclarer incompétent.

Si donc l'affaire était portée devant un Tribunal judiciaire, il y aurait lieu pour le Préfet d'élever immédiatement le conflit. Ces dispositions sont issues du double dessein d'accélérer la solution des litiges et d'éviter des décisions peu orthodoxes dans l'interprétation de certains textes de coordination.

Les attributions du Comité technique départemental ont en principe pour cadre, le département. Toutefois, la coordination marchandises, bien qu'amorcée à l'instar de la coordination voyageurs sur le plan départemental pour des raisons de commodité pratique, dépasse en réalité ce cadre. Aussi a-t-on prévu que, lorsque la coordination des transports voyageurs, laquelle jusqu'à une époque récente a constitué la plus grande part de l'activité des Comités techniques départementaux, serait achevée, on pourrait remplacer ces organismes par des organismes régionaux.

Les divers cas où le Comité technique départemental est appelé à intervenir sont trop nombreux pour être énumérés dans ce chapitre. Ils seront envisagés au cours de l'étude de la réglementation.

TROISIÈME PARTIE

**La réglementation
de la coordination des transports
de marchandises**

CHAPITRE PREMIER

Caractère public ou privé des transports

Sont dénommés *transports privés de marchandises*, les transports effectués pour ses propres besoins par une personne pour déplacer des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, et les transports de marchandises agricoles effectués à titre gracieux entre agriculteurs sous certaines conditions.

Peu importe que, dans la première catégorie, les véhicules appartiennent ou n'appartiennent pas au transporteur, pourvu qu'il en ait la disposition exclusive et qu'il puisse le prouver.

Quant à la nature des transports effectués, il s'agit le plus souvent de livraisons faites à leur clientèle par des commerçants ou des industriels, des transports de matières premières, produits bruts, ou manufacturés, qu'ils opèrent en vue d'approvisionner leurs usines, magasins de vente ou dépôts, et, à titre général, les transports en service qu'ils réalisent entre leurs divers établissements.

Quant aux transports de marchandises agricoles, il convient que ces transports soient effectués occasionnellement, et à titre gracieux, par un agriculteur pour le compte d'un autre agriculteur de la même commune ou d'une commune appartenant au même canton ou à un canton limitrophe.

L'adjonction à un transport privé de marchandises d'un fret de retour ou de complément constitué de marchandises autres que celles ci-dessus, lui fait perdre le caractère de transport privé. Il en est de même si le

transport de marchandises autres a lieu à titre gracieux (sauf dans le cas spécial de transport de marchandises agricoles).

La situation est la même pour les véhicules possédés individuellement et pour ceux possédés en co-propriété ou en co-location. Le transport n'a le caractère privé que si les marchandises transportées appartiennent à l'ensemble des co-propriétaires ou co-locataires.

Tous les autres transports de marchandises sont des *transports publics*.

CHAPITRE II

Les transports non soumis à la coordination

La coordination s'applique uniquement aux véhicules automobiles.

D'autre part, on a exempté de la coordination certains transports publics de marchandises, dans une pensée de libéralisme, et pour restreindre le moins possible la liberté des échanges.

Ne sont pas soumis à la coordination les transports occasionnels d'obligeance et d'entraide, à la double condition que ces transports ne puissent être convenablement assurés par les services autorisés existants, et qu'ils ne soient qu'un accessoire de l'activité du transporteur obligé.

Les transports des syndicats et coopératives agricoles échappent à la coordination dans la zone de camionnage rurale. Pour les organismes de ce genre qui viendraient à se créer, une autorisation leur serait nécessaire, ceci afin d'éviter que, sous couleur de syndicat agricole, ne se constituent des groupements de transporteurs.

Enfin, l'article 112 du décret du 12 janvier 1939 énumère un certain nombre de catégories de véhicules, auxquelles ne s'applique pas la coordination des transports de marchandises : ce sont les voitures d'ambulance, de pompes funèbres ; les véhicules appartenant aux Administrations publiques ; ceux utilisés exclusivement pour le transport des sacs de dépêches postales ; enfin les véhicules nettement spécialisés, faisant l'objet d'une autorisation spéciale du Ministre des Travaux publics, délivrée après avis du Conseil supérieur des Transports.

TITRE I

LES TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES

CHAPITRE PREMIER

Le camionnage rural

Les mailles des réseaux de Chemins de Fer ne sauraient être assez serrées pour que soient desservis dans des conditions convenables toutes les bourgades et hameaux du territoire. C'est le rôle du camionnage rural de relier entre elles les petites exploitations voisines, d'assurer le transport des produits de la culture vers les marchés des bourgs ou vers les points où s'effectuent le stockage, voire la transformation, ainsi que vers les gares qui en assurent l'expédition aux lieux de consommation. A l'inverse, il assure le ravitaillement des populations rurales, en opérant la répartition qu'il va chercher dans les localités, centres d'approvisionnement.

C'est une activité très différente de celle des services rapides qui assure les transports des produits agricoles chers tels que les primeurs, sur de longues distances. Le camionnage rural limite son action à une zone de très faible étendue. Industrie modeste, exercée le plus souvent par des agriculteurs qui disposent d'un, rarement de plusieurs camions, ou par des artisans pour lesquels elle représente une activité de complément, elle ne peut guère porter ombrage aux transports ferroviaires, qu'elle ne concurrence pas. Au contraire, les pro-

duits dont elle fait le ramassage sont destinés à la gare la plus proche, ou ceux qu'elle distribue sont des marchandises amenées par le Chemin de fer. D'autre part, le camionnage rural est un excellent agent de lutte contre l'isolement des campagnes et contribue à leur prospérité et leur est indispensable.

Aussi, la réglementation édictée en vue de réaliser la coordination des transports ne tranche-t-elle pas sur la bienveillance toujours manifestée par les pouvoirs publics dans les questions rurales.

Le décret portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935 ne comportait pas de dispositions spéciales pour le camionnage rural : celui-ci devait donc, implicitement, suivre le régime commun des transports publics de marchandises. Une telle réglementation était inutile et gênante pour ce genre de transports. Des protestations s'élevèrent : les Pouvoirs publics en tinrent compte. Avant même que n'interviennent les décrets destinés à préciser et compléter les mesures prises par le décret susdit, des circulaires étaient adressées aux Préfets, pour qu'ils exercent, au sein des Comités techniques départementaux, une action tendant à atténuer les difficultés nées pour les camionneurs ruraux des mesures de recensement et de contingentement des véhicules, seules mesures qui aient été, alors, mises en application.

Ces circulaires, en date l'une du 26 février, l'autre du 23 novembre, engageaient les Préfets à recommander aux Comités techniques départementaux une large tolérance pour l'examen des justifications de l'emploi de véhicules à des transports publics ruraux avant le 19 avril 1934, date de référence.

En outre, les Comités devaient éviter d'opposer la forclusion pour défaut de déclaration, dans les délais prévus, aux demandes de cartes formulées par les transporteurs ruraux.

Le décret-loi du 31 août 1937, qui marque le début de la phase de réalisation effective de la coordination-marchandises, réalise la réforme du régime applicable au camionnage rural : celui-ci forme, avec le camionnage urbain, une catégorie de transports distincte.

Les transporteurs publics ruraux étaient alors assujettis par une mesure commune à tous les transports publics de marchandises, au paiement de taxes dès que leurs véhicules franchissaient les limites du département du siège de l'entreprise. Le décret-loi les dispense de cette taxe : il les libère aussi du contingentement et de la nécessité de l'autorisation.

Ces dispositions devaient être appliquées lorsqu'aurait paru le décret qui devait fixer les caractéristiques du camionnage rural : en fait, la taxe ne fut plus perçue sur les transports publics de marchandises sortant du département, uniquement pour relier la localité d'origine à la gare ou aux gares qui la desservent normalement, dans la limite d'une distance de 20 km.

Le décret d'application du 17 décembre 1937 établit une zone dite de camionnage rural. Elle comprenait la commune du centre d'exploitation et les communes limitrophes. Cette zone était trop restreinte. Les transporteurs ruraux, les Chambres d'Agriculture et de Commerce, les Conseils généraux, des parlementaires, présentèrent des observations dont il fut tenu compte dans la rédaction du décret du 12 octobre 1938 qui a élargi la zone du camionnage rural au canton du centre d'exploitation du véhicule et aux cantons limitrophes.

Le régime actuellement en vigueur fait l'objet du titre II du Livre III du décret de codification du 12 janvier 1939.

Sont dénommés transports de camionnage rural, les transports effectués pour des tiers, au moyen de véhicules d'un poids total inférieur à 10 tonnes, à l'intérieur d'une zone constituée par le canton du centre d'exploitation et les cantons limitrophes, à condition que ces transports aient pour origine ou pour destination une commune rurale (commune dont la population agglomérée au chef-lieu ne dépasse pas 2.000 habitants) ; des assimilations aux communes rurales, par arrêté du Ministre des Travaux publics, sont d'ailleurs prévues, notamment, pour les écarts ruraux de certaines communes urbaines.

Sont en outre considérés comme transports de camionnage rural, les transports ci-après, sortant des limites de la zone :

— soit entre une commune rurale et la ou les gares qui la desservent normalement ;

— soit à destination ou en provenance de foires et marchés, des sièges ou magasins de coopératives et syndicats agricoles, et des usines de transformation de produits agricoles qui constituent des centres normaux d'approvisionnement ou de vente pour une commune de la zone.

D'autre part, les transports ruraux ne doivent pas constituer l'activité principale des personnes qui les assurent. Les transporteurs ruraux, bien qu'ils effectuent à prix d'argent des transports pour le compte d'autrui, ne sont pas des transporteurs publics.

Le camionnage rural est pratiquement libre : une seule formalité, la déclaration des véhicules, qui est constatée par la délivrance d'une carte de couleur orange.

Le libéralisme de la réglementation applicable aux transports de camionnage rural n'a cessé d'aller croissant : dispense des taxes, suppression des mesures de contingentement, extension de la zone, enfin augmentation de 3 T. 5 de charge utile à 10 T. (poids total maximum) du poids des véhicules autorisés. On remarque que cette notion du poids total, seule retenue d'ailleurs en matière fiscale, est maintenant substituée pour l'ensemble des règles de coordination à la notion de charge utile.

La grande liberté laissée par la réglementation aux transports ruraux ne doit pas créer de confusion entre ceux-ci et les transports d'obligeance et d'entr'aide. Les uns et les autres sont effectués dans le cadre de la zone de camionnage rural et peuvent être gratuits ou payants ; mais ils sont nettement différenciés par le fait que les transports d'obligeance ou d'entr'aide ne peuvent être qu'occasionnels, et ne sont autorisés qu'à défaut de camionneur rural apte à les exécuter.

CHAPITRE II

Le camionnage urbain

Les transports de camionnage urbain s'effectuent à l'intérieur et dans la proximité immédiate des agglomérations urbaines : services de livraisons, de taxi-transports, etc., ont une activité complémentaire de celle du Chemin de Fer. Ils sont donc en dehors de la concurrence Rail-Route.

Cependant, bien qu'il ait été classé à part par le décret portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935, le camionnage urbain ne fut pas excepté des mesures de contingentement. Le décret-loi du 31 août 1937 annonce la fin de cette situation illogique : le camionnage urbain est repris dans une catégorie commune avec le camionnage rural qui doit bénéficier d'un régime très libéral. Déjà le décret du 7 avril 1937, définissant la zone de camionnage urbain, avait exempté ces transports des taxes prévues au décret du 8 juillet 1935 sur les transports qui franchissent les limites du département, à la condition qu'ils ne sortent pas de leur zone de camionnage.

Ce caractère libéral ne se retrouve pas dans le régime prévu par le décret du 21 août 1938 : les transporteurs urbains sont astreints au système des autorisations. C'était une mesure superflue que ce contingentement qui créait un privilège pour ceux qui pouvaient obtenir des cartes de transport, sans que le Chemin de fer pût espérer en voir son trafic accru. Cette manière de monopole était d'autre part fort dangereuse pour l'usager, exposé à subir des prix de camionnage exagérés.

Rien ne s'opposant à ce que les vertus du bon mar-

ché des transports soient reconnues puisque le trafic ferroviaire n'était pas en jeu, les pouvoirs publics rendirent la liberté à la profession de camionneur urbain. Une simple déclaration, dont le récépissé est une carte de couleur jaune, est désormais suffisante pour l'exercer sans limitation de tonnage, sous la réserve des dispositions particulières des règlements municipaux.

Actuellement, le régime du camionnage urbain, au point de vue des règles de la coordination, est assez comparable à celui du camionnage rural. Une différence notable consiste en ce que les points de chargement et de déchargement doivent pour le premier être tous deux dans la même zone, tandis que pour plusieurs cas prévus dans la réglementation du camionnage rural, il suffit qu'un des points se trouve dans une commune rurale.

La zone de camionnage urbain est ainsi fixée : pour toute commune dont la population agglomérée au chef-lieu est supérieure à 2.000 habitants et inférieure à 50.000, elle comprend le territoire de la commune et des communes limitrophes.

Pour les grandes villes, les zones de camionnage sont fixées par le Ministre des Travaux publics, après avis du Conseil supérieur des Transports, sur la proposition du Comité technique départemental. Elles sont généralement assez étendues pour fournir un cadre rationnel à l'activité des transporteurs urbains. Ainsi celle de la Région Parisienne dépasse largement les limites du département de la Seine, étant bornée par une ligne idéale reliant Achères, Saint-Cyr-l'Ecole, Montlhéry, Ris-Orangis, Vaires-Torcy, Ecouen, Saint-Leu-la-Forêt.

CHAPITRE III

Les transports à petite distance

La coordination, selon une formule énoncée par un Ministre des Travaux publics, doit tendre à répartir, autant que faire se peut en régime de liberté, à la route le trafic sur petite distance, au rail le trafic à grande distance.

Les transports à petite distance ne comprennent pas le camionnage rural et le camionnage urbain qui ont leur régime particulier, très libéral. La définition des caractères propres de cette catégorie de transports était assez malaisée à établir : le critérium de distance devait être choisi avec un soin particulier, puisqu'il devait servir à définir par *a contrario* les transports à grande distance qui sont les plus dangereux pour le trafic ferroviaire.

On s'est donc efforcé d'abord de dégager une activité propre de transporteurs à petite distance, en la supposant complémentaire de celle du Chemin de fer. Dans cette pensée, le principe fut posé d'une zone de petite distance, qui s'étendrait autour des divers centres, en tenant compte de la dimension des mailles du réseau des voies ferrées, de la densité du trafic et de l'importance des localités à desservir.

Les travaux du Comité de Coordination des Transports par fer et par route au Conseil supérieur des Transports avaient abouti à proposer au Ministre de fixer les limites de la petite distance sur la base d'un rayon de 40 à 60 km., avec des extensions dans certains cas. Ces propo-

sitions ne reçurent pas de suite, et le décret du 12 octobre 1938 a finalement fixé, pour les transports à petite distance, une zone constituée par le département où se trouve le siège du Centre d'exploitation de l'entreprise, et les départements limitrophes.

L'adoption de divisions administratives se justifie pour des raisons de commodité du contrôle. D'autre part, ces dimensions bien plus étendues que celles auxquelles pouvaient s'attendre les transporteurs routiers constituent une libéralité destinée à compenser, dans une certaine mesure, et à rendre aussi plus légitimes, les mesures très strictes prises à l'égard des transports à grande distance.

La réglementation actuelle des transports à petite distance, codifiée sous le titre IV du Livre III du décret du 12 janvier 1939, reprend les dispositions du décret-loi du 17 juin 1938 (nouvel article du décret-loi du 31 août 1937) et du décret du 12 octobre 1938.

ZONE DE PETITE DISTANCE

La zone de petite distance est constituée par le département du centre d'exploitation et les départements limitrophes. Les départements de Seine et Seine-et-Oise, d'une part, le territoire de Belfort et le département du Haut-Rhin de l'autre, ne sont pas considérés comme départements distincts ; disposition équitable destinée à éviter aux transporteurs de Paris et de Belfort le préjudice d'être limités à un territoire exigu, étant donné surtout que la sortie du département du centre d'exploitation impose certaines formalités. Les transporteurs des départements frontières ont élevé de nombreuses réclamations au nom de l'équité : ils souhaitaient jouir d'une situation comparable à celle des entreprises installées dans les régions du centre de la France, mais le Gouvernement n'a pas encore cru devoir corriger cet inconvénient de l'habitude qu'ont les peuples de vivre sur un territoire national limité par des frontières. D'ailleurs de nouvelles dispositions rendraient difficiles le contrôle sur route, qui s'effectue en tenant compte de l'indication du département d'origine placée sur les plaques.

CONTINGENTEMENT

Les transports à petite distance sont assujettis au contingentement et à l'autorisation.

Le contingentement est établi sur la base de l'activité réelle antérieure au 19 avril 1934. Il ne porte pas sur la nature du trafic, excepté dans le cas d'une entreprise effectuant des transports publics de marchandises seulement à titre d'activité accessoire, ou d'un transporteur ayant transformé des véhicules hippomobiles en véhicules automobiles. Les cartes, qui leur sont délivrées en remplacement des cartes provisoires de transport établies à la suite du recensement prescrit par le décret du 13 juillet 1935, ne reprennent que les relations qu'ils exploitaient réellement au 19 avril 1934, sans extension possible à la zone de petite distance.

L'autorisation de transport se présente sous la forme d'une carte, de couleur verte, surchargée d'une barre pour un véhicule pris en location. Chaque véhicule doit être accompagné de cette autorisation pour avoir le droit de circuler dans la zone.

Une faculté d'option pour le régime de la petite distance est cuverte aux transporteurs à grande distance. Il ne peut leur être accordé d'autorisation que pour une zone traversée par les itinéraires sur lesquels s'exerçait leur activité.

RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS

A L'INTÉRIEUR DE LA ZONE

Les transporteurs à petite distance ont, à l'intérieur de la zone, liberté de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs, leurs marchandises. Il faut souligner, toutefois, que si la zone de petite distance renferme toutes les relations pouvant être assurées par un véhicule muni d'une autorisation de transport de cette catégorie, tous les transports effectués à l'intérieur de la zone n'ont pas forcément le caractère de transports à petite distance ; les points de chargement et de déchargement, pour un même transport, doivent être situés à l'intérieur de la zone, dans un même département ou dans deux départements limitrophes, et

le parcours du véhicule ne doit emprunter, sur aucun point, le territoire d'un troisième département, même compris dans la zone et limitrophe des deux premiers.

La liberté des transports à l'intérieur de la zone comporte une autre limitation.

D'une part, aucune concurrence nouvelle au Chemin de fer, par rapport à la situation antérieure au 21 avril 1934, ne doit être créée, d'autre part, il faut réserver une préférence au Chemin de fer pour les transports massifs entre les points qu'il dessert.

Pour que soit respectée cette clause, l'autorisation définitive reproduit les indications de la carte provisoire délivrée par application du décret du 13 juillet 1935, qui témoignent de l'activité réelle du transporteur antérieurement à la date de référence. La feuille de route, et le registre des expéditions, sont d'autres moyens d'assurer le respect des dites clauses.

La *feuille de route* est extraite d'un carnet à souches visé par le Comité technique départemental. Elle est exigée pour tout transport effectué dans la zone de petite distance et sortant du département du centre d'exploitation, ainsi que pour tout transport effectué entre des localités desservies par le Chemin de fer hors des zones et relations énoncées sur la carte provisoire et reproduites par la nouvelle autorisation.

Le *registre des expéditions* est destiné d'une part à fournir un recoupement aux renseignements fournis au contrôle par les feuilles de route : tous les transports qui ont nécessité l'établissement d'une feuille de route y sont repris, ainsi que ceux effectués sur des distances supérieures à 100 km. Chaque année doit être envoyé, au Comité technique départemental, un relevé faisant apparaître les parcours de plus de 100 km., sur lesquels 100 tonnes au moins de marchandises auront, dans l'année, été transportées par la route.

Les feuilles de route, le registre des expéditions, et les relevés annuels permettent de s'assurer si des concurrences nouvelles ne se sont pas créées au Chemin de fer. Celui-ci, sur les renseignements ainsi obtenus, réclame, s'il le

juge utile, devant le Comité technique départemental. Il pourra ainsi obtenir des interdictions prononcées contre ses concurrents, et portant, suivant le cas, sur la relation desservie, la catégorie des transports, et la nature des marchandises transportées.

Quant à la préférence réservée au Chemin de fer pour les transports massifs, elle donnera lieu à la recherche d'accords entre les entreprises ferroviaires et routières intéressées pour une répartition du trafic. C'est un vestige de l'ancien principe fondamental de la coordination, les ententes entre transporteurs : mais ce sont là des ententes où l'une des parties a derrière elle tout l'appareil de la réglementation.

On espère voir se créer pour intervenir dans ces accords, et d'autre part collaborer au contrôle de l'application des règles de la coordination, des associations professionnelles de transporteurs routiers à petite distance. Les transporteurs sont invités à apporter leur collaboration à l'Administration : nous étudierons cet aspect de la coordination à propos des Groupements professionnels de transporteurs routiers à grande distance.

Les routiers ont manifesté leur mécontentement devant l'étendue des renseignements qu'ils sont tenus de donner sur leur activité. C'est, disent-ils, les mettre à la merci du Chemin de fer, dont la puissance est grande sur l'Administration. Cette vue est un peu sommaire : des garanties d'équité incontestable leur sont assurées par l'intervention des Comités techniques départementaux, et l'arbitrage du Ministre des Travaux publics. Il n'en subsiste pas moins que la parfaite connaissance de leur activité permise aux Pouvoirs publics doit permettre à ceux-ci de pousser plus avant, dans un avenir indéterminé, l'organisation des transports.

CHAPITRE IV

Les transports publics routiers de marchandises à grande distance

C'est ici le point le plus important de la coordination. Les transports routiers à grande distance font au Chemin de fer la concurrence la plus directe, la plus sensible et aussi la plus visible.

Les publications illustrées, dans ces dernières années, ont présenté maintes images illustrant la lutte de la route et du rail : le camion courant sur la route parallèle à la voie ferrée. Une large publicité s'est efforcée de faire entrer dans l'esprit du public cette vérité récente : le camion est aussi sûr que le Chemin de fer, moins cher et plus rapide. Des services de transports ultrarapides sur de grandes relations, Paris-Marseille en 24 heures, Paris-X en x heures, performances inscrites en lettres géantes sur les flancs des véhicules ont peu à peu répandu l'idée, qu'après tout, le Chemin de fer avait peut-être « fait son temps », et que maintenant et toujours plus, les transports rapides devaient être l'apanage d'un moyen plus moderne, le camion-automobile.

La propagation de cette idée était un grave danger pour le Chemin de fer : il avait beau multiplier les efforts pour accélérer ses transports, réduire les délais de route, faire circuler des trains toujours plus rapides, ces efforts paraissaient impuissants à endiguer l'évasion du trafic vers la route. Il fallut en arriver aux mesures de coordination : opération qui présentait le risque de poser en victimes de la routine les transporteurs érigés en champions du progrès, ou à l'inverse, pouvait déter-

miner le choc psychologique qui réveillerait l'attachement traditionnel pour le vieux Chemin de fer, dont la ruine progressive, pour l'avantage de quelques-uns, faisait peser des charges lourdes sur l'ensemble du pays.

Si nous avons ainsi mis en évidence le côté psychologique du problème, tel qu'il se présente devant l'opinion publique, ce n'est pas pour surestimer son importance. Il n'est pas douteux que les transports routiers à grande distance ont rencontré la faveur d'une clientèle toujours plus étendue pour les avantages réels qu'ils présentent. Les mesures dont l'exposé suit, ne composent qu'un remède provisoire destiné à permettre au rail de survivre, et d'améliorer ses méthodes : elles ne sont qu'un palliatif, et non une solution définitive qui ne pourra être trouvée que dans une organisation qui permette de rendre au public les avantages divers que lui retirent en partie les restrictions actuelles imposées aux transports routiers à grande distance.

L'action des pouvoirs publics devait tendre d'abord à empêcher la multiplication des entreprises qui faisaient l'« écrémage du trafic », ensuite à égaliser les chances dans la concurrence par des mesures fiscales et l'institution de la parité tarifaire, pour, enfin, opérer telle répartition du trafic qui serait apparue à l'expérience comme la plus économique pour le pays. Nous aurons donc à examiner successivement des mesures de contingentement, des mesures concernant les tarifs, et enfin les mesures destinées à permettre une organisation rationnelle des transports à grande distance par la suppression des doubles emplois.

I. — LE CONTINGENTEMENT

Le recensement des véhicules prescrit par le décret portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935, avait été effectué, et des autorisations provisoires délivrées aux transporteurs alors en activité. Ce fut la seule mesure de réalisation, pour la coordination-marchandises, intervenue avant le décret-loi du 31 août 1937.

Le régime des transports à grande distance est repris

du décret-loi du 31 août 1937, du décret-loi du 17 juin 1938, et d'un décret du 12 octobre 1938. Il est codifié à l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, sous quatre rubriques : contingentement, autorisations, tarifs, groupements professionnels.

Sont dénommés *transports à grande distance*, les transports publics routiers de marchandises dont les points de chargement et de déchargement ne se trouvent pas, soit dans le même département, soit dans deux départements limitrophes.

Cette définition est le corollaire de la définition des transports à petite distance. On observera qu'un transport peut être effectué en son entier à l'intérieur de la zone de petite distance, et pourtant, être considéré comme transport à grande distance, s'il s'effectue entre deux départements non limitrophes.

Le décret du 13 juillet 1935 énumère cinq catégories de transports publics de marchandises :

- I. Les services réguliers généraux.
- II. Les services spéciaux de transport d'animaux vivants.
- III. Les services spéciaux de transport de liquides en citerne.
- IV. Les services spéciaux de déménagements.
- V. Les transports à la demande.

Ces transports sont contingentés sur la base de l'activité réelle des entreprises antérieurement au 21 avril 1934. Mais l'expression « sur la base » ne peut recevoir une interprétation aussi large que pour la petite distance.

En effet, le contingentement ne se borne plus au tonnage et au nombre de véhicules : il peut porter sur les relations, la nature des marchandises, et même le tonnage kilométrique, dans le cas d'un changement dans l'activité du transporteur. Il est donc possible, par l'ensemble de ces mesures, de limiter strictement une entreprise à son activité antérieure à 1934.

Le contingentement implique un système d'autorisations. Des cartes provisoires avaient, en vertu du décret

du 13 juillet 1935, été délivrées aux transporteurs. Ces cartes sont remplacées par de nouvelles autorisations, de couleur rouge clair, surchargées d'une barre s'il s'agit de véhicules en location.

Ces autorisations ne seront valables que jusqu'au 31 décembre 1948. Cette validité limitée est encore affectée d'une clause de précarité qui figure à l'article 26 de l'annexe A du décret-loi du 12 novembre 1938, et destinée à permettre la réalisation du second stade prévu de la coordination, une organisation rationnelle des transports publics à grande distance.

Les autorisations nouvelles reprennent en principe les énonciations des cartes provisoires : toutefois le Comité technique départemental a la faculté de les modifier s'il lui paraît qu'elles ne correspondaient pas au trafic auquel pouvait légalement prétendre leur détenteur. Le libellé pourra être également modifié, à la requête du demandeur, pour tenir compte des changements de relations ou d'activité que lui auraient imposés des tarifs de concurrence adoptés par le Chemin de fer.

La rigueur du contingentement des transports à grande distance ne doit pourtant pas être une gêne trop sérieuse au fonctionnement normal de cette industrie. La réglementation autorise les entreprises à effectuer des transports exceptionnels, en dehors des mentions portées sur la carte rouge, sous la condition qu'ils correspondent à des transports réellement exécutés pendant l'année de référence. Leur nombre sera fixé par le Comité technique départemental : cet organisme doit être prévenu du transport exceptionnel avant le départ du véhicule.

Le contingentement se resserre dans l'hypothèse d'un transporteur qui demande à modifier son activité, par suite par exemple de disparition d'un trafic. Il doit alors accepter de voir son activité limitée au nombre annuel de tonnes kilométriques effectivement transportées par lui pendant les deux années précédant la demande. En même temps, obligation lui est faite d'adhérer à un groupement professionnel, lequel fixera le tonnage en tonnes kilométriques imparti au demandeur.

La nouvelle autorisation est accordée par le Ministère des Travaux publics, sur avis conforme du Conseil supérieur des Transports, à moins que le Préfet n'ait reçu délégation de délivrer ces autorisations sur avis du Comité technique départemental.

Dans l'hypothèse qui vient d'être envisagée, apparaissent des dispositions qui constituent la transposition en matière de coordination rail-route de principes posés et appliqués pour la coordination rail-eau : il s'agit des accords de partage de trafic, qui donnent lieu au versement de redevances au Chemin de fer, lorsque le contingent en tonnes kilométriques reconnu à la navigation est dépassé. Il en est de même dans le cas d'une modification de l'activité d'un transporteur routier. Le groupement professionnel est chargé de suivre les conditions d'utilisation du contingent.

Le Ministre des Travaux publics a la possibilité d'autoriser une augmentation du nombre des véhicules servant aux transports publics routiers à grande distance si les nécessités économiques en faisaient apparaître le besoin.

II. — LES TARIFS

Le contingentement serait à lui seul impuissant à empêcher l'évasion du trafic ferroviaire vers la route. Il s'agit de mettre fin à la concurrence tarifaire précédemment pratiquée entre les deux modes de transport, et qui a conduit le Chemin de fer à des pertes de recettes considérables. L'aggravation du déficit du Chemin de fer était dûe non seulement à la perte du trafic repris par la route ou la voie d'eau, mais encore aux baisses de tarifs qu'il était obligé de consentir pour conserver sa clientèle. L'arme tarifaire était à double tranchant : le Chemin de fer pouvait bien, par des tarifs de concurrence, supprimer pour un temps la concurrence routière, mais son intérêt final dans l'opération était généralement négatif.

Avant d'aborder directement le problème des tarifs, les pouvoirs publics avaient cherché à réduire la différence des charges grevant le Chemin de fer d'une part,

et les transports routiers de l'autre, par un système de taxes. Mais l'avantage de la route, réduit, restait encore trop sensible.

Le décret-loi du 31 août 1937 pose le principe d'une limitation de la liberté tarifaire des transporteurs : essai timide, puisqu'il se réduit à demander aux routiers une aliénation volontaire de cette liberté, entre les mains des groupements professionnels qu'ils étaient appelés à constituer. Ces groupements devaient, après accord avec la Société Nationale des Chemins de Fer nouvellement créée, proposer à l'homologation du Ministre des Travaux publics, des tarifs obligatoires pour leurs membres et dont ils surveilleraient l'application. Les transporteurs étaient incités à entrer dans ces Associations, par des réductions accordées sur les taxes qui devaient être établies en remplacement de celles prévues par le décret-loi du 8 juillet 1937. Ces taxes devaient évidemment, pour donner quelque intérêt à l'adhésion aux Groupements professionnels, être d'un montant tel qu'elles rendent difficiles, sinon impossibles, les transports routiers à grande distance. Mais ce résultat aurait dépassé la pensée gouvernementale exprimée dans les considérants du décret-loi du 8 juillet 1937 :

« Pour préparer une coordination efficace, il est
« indispensable de ménager une péréquation des
« charges entre les catégories de transport en
« révisant la taxation des carburants et en ins-
« tituant un régime de licences pour les trans-
« ports publics ou privés. »

Les transporteurs routiers, écrasés sous des taxes trop lourdes, auraient pu crier à une spoliation apparente ; il valait mieux présenter nettement et franchement la solution adoptée par les Pouvoirs publics : égalité de tarifs entre la route et le rail, la concurrence jouera sur la qualité du transport.

Le décret-loi du 17 juin 1938 impose donc à tous les transporteurs publics routiers à grande distance, et non plus seulement à ceux groupés dans les Groupements professionnels, l'obligation d'appliquer des tarifs arrêtés

par le Ministre des Travaux publics sur la base des tarifs du Chemin de fer.

Le décret du 12 janvier 1939 comporte, en annexe, un tarif général kilométrique par catégorie de marchandises (tarif qui pourra, le cas échéant, être modifié par le Ministre des Travaux publics). A partir du 1^{er} avril 1939, les expéditions de plus de 100 kg. ne pourront se faire qu'à des prix au moins égaux à ceux qui résultent de l'application de ce tarif au parcours effectué par la route.

Le régime tarifaire des transports par route est ainsi fixé : liberté pour les expéditions de poids inférieur à 100 kg. ; pour les expéditions de poids supérieur à 100 kg., obligation d'appliquer les tarifs kilométriques de l'annexe IV, auxquels s'ajoutent des frais qui sont, pour les expéditions égales ou supérieures à une tonne, de 20 fr. par tonne, correspondant à des opérations de manutention, et qui comprennent en plus, pour les expéditions de 100 à 1.000 kg., les frais de camionnage du Chemin de fer.

Les obligations tarifaires, cependant, ne doivent pas servir à mettre les routiers en état d'infériorité : il est prévu que les Groupements professionnels de transporteurs à grande distance pourront soumettre à l'approbation du Ministre des Travaux publics, des tarifs spéciaux inférieurs au tarif général dans les deux cas suivants :

1° Pour les marchandises déterminées transportées par expédition d'au moins une tonne, sur des relations désignées, lorsque pour ces mêmes marchandises et relations il existe un tarif ferroviaire applicable sous une condition de tonnage n'excédant pas 20 T.

2° Pour les marchandises diverses transportées par expédition de moins de 1.000 kg. et de plus de 100 kg., lorsqu'il existe un tarif de groupage de Chemin de fer.

Cette disposition était évidemment indispensable, la plupart des marchandises étant reprises sous des tarifs spéciaux.

Les prix du tarif spécial du Chemin de fer, que les routiers peuvent être autorisés à pratiquer, s'entendent

avec adjonction des frais de camionnage ferroviaire, sans distinguer entre les expéditions de plus ou de moins de 1.000 kg.

La distance de taxation à considérer est la distance la plus courte décomptée par voie ferrée ou par route : c'est, le plus souvent, la distance routière, ce qui assure aux routiers un avantage appréciable.

Le Ministre des Travaux publics doit statuer sur les demandes de tarifs spéciaux dans le délai d'un mois, après consultation du Conseil supérieur des Transports. Passé ce délai, son silence vaut approbation.

Enfin, le décret du 12 octobre 1938 a prévu qu'une Commission serait chargée de poursuivre l'étude du rajustement des tarifs abaissés par suite de la concurrence rail-route. Cette Commission, qui siège au Conseil supérieur des Transports, comprend, sous la présidence du représentant du Ministre des Travaux publics, quatre membres, dont deux représentent la Société Nationale des Chemins de fer Français, et deux les transporteurs routiers.

Il va sans dire que les tarifs routiers suivent les tarifs ferroviaires dans le cas d'un abaissement ou d'une élévation générale des tarifs.

Dans la pratique, de graves difficultés se sont révélées pour l'application de la parité tarifaire. La tarification prévue à l'annexe IV du décret du 12 janvier 1939 n'a pu servir pour la fixation des prix de transport par route. Il y a, en réalité, une corrélation insuffisante entre la classification des marchandises transportées par fer, et celle des marchandises transportées par route, et il n'existe aucun moyen de concilier les deux classifications.

Par exemple, l'annexe IV classe l'épicerie à la 2^e classe ; la classification des Chemins de fer prévoit :

- la 3^e série pour le café en grain ou café vert ;
- la 1^{re} série pour le café moulu ;
- la 2^e série pour le café torréfié ;
- la 3^e série pour la chicorée en grains ou en poudre, etc...

Il aurait sans doute été plus simple et plus logique de fixer les prix minima en tenant compte de la classification actuelle des marchandises transportées par fer, sans en appeler à une classification faite pour des transports de marchandises par route.

Il n'est pas possible encore de formuler une opinion sur la portée de la réforme tarifaire, que les intéressés avaient en général acceptée, la guerre étant venue en interrompre l'application.

Les problèmes tarifaires ont été discriminés jusqu'à présent par le désir de tendre, dans toute la mesure du possible, à la parité avec le Chemin de fer. Mais, dans les transports routiers et les transports de navigation intérieure, les taxes fiscales forment un élément important des prix de revient. Les décrets fixant les principes généraux de coordination, notamment le décret du 12 novembre 1938, donnent la possibilité d'établir et de faire varier ces taxes d'après la nature des marchandises transportées par route et par eau. Il semble qu'une telle discrimination doive s'imposer à bref délai, si l'on veut conserver une répartition rationnelle du trafic.

Accords de partage de trafic

La réglementation des transports à grande distance est placée sous le signe de l'autorité ; mais l'entente entre les intéressés reste recherchée. Il peut être dérogé à l'obligation d'appliquer les tarifs arrêtés par le Ministre, par des conventions entre la Société nationale des Chemins de fer et les Commissions régionales ou le Comité national, émanations des Groupements professionnels de transporteurs routiers à grande distance. Ces conventions, qui auront donc un cadre régional ou national, peuvent comporter, à l'instar de la coordination rail-eau, une limitation du tonnage kilométrique transporté par les routiers et le versement par leurs entreprises d'une redevance au Chemin de fer pour le tonnage transporté en sus du maximum prévu.

La garantie des usagers réside dans l'intervention du Ministre des Travaux publics : les accords sont soumis

à son approbation, l'avis du Conseil supérieur des Transports étant requis.

III. — LES GROUPEMENTS PROFESSIONNELS DE TRANSPORTEURS PUBLICS ROUTIERS DE MARCHANDISES A GRANDE DISTANCE

La création des Groupements professionnels de transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance est inspirée de la pensée que la lutte de tarifs prendrait fin si les entreprises routières étaient groupées en associations sur lesquelles s'exercerait le contrôle de l'Etat.

Les organismes dirigeants de ces associations proposeraient à l'homologation ministérielle les tarifs routiers (à un niveau en harmonie avec celui du Chemin de fer), et seraient chargés de recevoir les demandes des usagers, de percevoir les tarifs, d'assurer la répartition du fret entre les transporteurs et de rétribuer ceux-ci. C'est, à peu de choses près, le système des bureaux de chargement fonctionnant en Allemagne et au Maroc.

Il était au moins douteux que les transporteurs routiers acceptent bénévolement d'aliéner ainsi leur liberté commerciale. Une prime était donc prévue pour rendre avantageuse l'adhésion aux Groupements, sous forme d'une réduction du taux des taxes qui devaient frapper les transports publics routiers à grande distance, ces taxes devant être d'un montant tel qu'elles rendent ces transports sinon impossibles, au moins très difficiles.

Le peu de portée pratique du système parut bientôt : l'obligation d'appliquer des tarifs en harmonie avec ceux du Chemin de fer fut étendue à tous les transporteurs. Les Groupements professionnels perdaient, en grande partie, leur raison d'être, puisque les tarifs obligatoires étaient non plus homologués à la suite de leurs propositions, mais arrêtés par le Ministre des Travaux publics.

Cependant, ils gardaient la faveur des Pouvoirs publics, qui fondaient beaucoup d'espairs sur leur collaboration dans le contrôle de l'application des tarifs et du respect des règles de la coordination par leurs adhérents. Cet

espoir est fondé sur le postulat que les intéressés acceptent plus volontiers le contrôle de leurs propres délégués. En tout état de cause, on peut présumer que les transporteurs, appelés, par l'entremise des Groupements professionnels, à collaborer avec les pouvoirs publics à l'établissement des règles de coordination, s'y soumettront de meilleur vouloir. On demande, somme toute, à l'industrie des transports routiers, de retrouver l'esprit des anciennes corporations et de veiller elle-même au respect de son règlement : essai sans risque, puisque fonctionne parallèlement le contrôle de l'Etat, mais qui peut donner des résultats intéressants dans la mesure où l'« esprit public » des transporteurs aura été éveillé.

Organisation

Les Groupements professionnels de transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance sont en principe départementaux. Leur constitution n'est pas obligatoire, et les transporteurs d'un département où il n'en aura pas été créé peuvent s'affilier au Groupement d'un département voisin.

Chaque entreprise ou organisme groupant exclusivement des transporteurs publics routiers à grande distance peut être adhérent, à raison d'une inscription par carte de transport affectée à un véhicule dépendant du centre d'exploitation de l'entreprise situé dans le département.

Le Groupement professionnel est constitué par les soins d'un Bureau provisoire, comprenant 6 membres élus par les transporteurs, à raison de 2 pour chacune des 3 catégories ci-après :

a) transporteurs ayant à leur disposition un tonnage utile global reconnu, égal ou supérieur à 80 tonnes ;

b) transporteurs ayant à leur disposition un tonnage utile global reconnu, compris entre 40 et 80 tonnes ;

c) transporteurs ayant à leur disposition un tonnage utile global reconnu, inférieur à 40 tonnes.

Le Bureau provisoire peut être constitué par un syndicat professionnel de transporteurs routiers, groupant

dans le département, les 2/3 du tonnage global. Les Groupements professionnels choisissent, parmi leurs membres, ceux qui auront charge de constituer les Commissions régionales et le Comité national des transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance.

Ces dispositions assurent aux transporteurs une représentation cohérente de leurs intérêts en face des Pouvoirs publics. Le Gouvernement, de son côté, est intéressé à trouver devant lui des représentants qualifiés d'une activité économique, plutôt qu'une diversité d'organisations professionnelles dont chacune se proclame brimée si elle ne s'est pas trouvée parée du titre d' « organisation la plus représentative de la profession ». Une telle formule rend plus aisée la conclusion d'accords, toujours préférables aux mesures unilatérales d'autorité.

Les trois formes de transports routiers à grande distance à savoir : les services réguliers généraux, les services spéciaux, les services de transport à la demande, doivent obligatoirement se trouver représentées au sein des Commissions régionales et du Comité national.

Fonctionnement

Le rôle des Groupements professionnels, tel qu'il est défini à l'article 28 du décret-loi du 12 novembre 1938, est très étendu. Les grandes lignes en étaient déjà tracées dans l'exposé des motifs du décret du 12 octobre 1938 :

« De nombreux transporteurs ne sont pas en
« mesure de tenir convenablement les documents
« nécessaires au contrôle. C'est pourquoi nous
« avons prévu la constitution de Groupements
« professionnels, qui seront chargés de surveiller
« les transporteurs et d'organiser ce contrôle. »

Ce qui revient à dire qu'on demande aux transporteurs, groupés en Associations professionnelles, d'être les auxiliaires de l'Administration dans le contrôle des transports à grande distance.

Ces attributions se rapprochent de celles des Comités techniques départementaux, sans pouvoir toutefois être confondues : ceux-ci exercent, pour toutes les catégories de transporteurs, le contrôle des règles de la coor-

dination concernant la capacité des véhicules, les transports effectués, les relations, etc. Les Groupements professionnels n'ont à surveiller que leurs propres membres, dans l'application de leurs statuts et des tarifs.

Leur surveillance s'exerce au moyen de vérifications effectuées chez les membres par des comptables agréés par le Ministre des Travaux publics. Des précautions sont prises pour qu'aucune indiscretion ne soit commise : les comptables sont assermentés et le compte rendu qui suit chaque opération de vérification se borne à mentionner les irrégularités relevées ou à constater l'application régulière des tarifs et des règles fixées par les statuts.

En cas d'irrégularité constatée, le Groupement professionnel applique les sanctions prévues par ses statuts. Ces sanctions ont un caractère privé et ne sont pas à confondre avec les sanctions administratives ou pénales prévues pour réprimer les infractions aux règles de la coordination.

Les Groupements professionnels doivent, en outre, signaler aux Comités techniques départementaux toutes les autres infractions aux règles de la coordination qu'ils auraient pu relever. Ils transmettent aux mêmes organismes le relevé des feuilles de route que doivent établir leurs membres pour leurs expéditions à grande distance.

Les Groupements sont responsables devant le Ministre des Travaux publics de la bonne exécution de leur contrôle. Si les vérifications effectuées par les assistants techniques et les agents du Service de Contrôle économique et de coordination font apparaître des insuffisances dans leur contrôle, les Groupements professionnels peuvent être frappés de sanctions, allant de pénalités d'un montant triple des amendes statutaires qui auraient dû être perçues, jusqu'à la suspension temporaire du Groupement fautif ou au retrait temporaire de l'exemption de majorations de taxe dont bénéficient ses membres ; ces dernières mesures ne peuvent être prises qu'après avis du Conseil supérieur des Transports.

Les sommes perçues à titre d'amendes statutaires servent à couvrir les frais de fonctionnement des Com-

missions régionales et du Comité national des Transporteurs routiers à grande distance. Les Groupements professionnels tirent leurs ressources des cotisations de leurs membres.

Les Groupements sont encore appelés à jouer un rôle dans l'élaboration des tarifs. En particulier, ce sont eux qui proposent à l'approbation du Ministre des Travaux publics les tarifs spéciaux qui doivent correspondre pour les transports routiers aux tarifs spéciaux du Chemin de fer.

*Avantages et inconvénients pour les transporteurs,
de l'adhésion aux Groupements professionnels*

Dans l'ensemble, les Pouvoirs publics ont un intérêt certain à voir les entreprises adhérer nombreuses aux Groupements professionnels. Le meilleur moyen de le y décider est de leur offrir des avantages en contrepartie de leur adhésion. Quels sont ces avantages ? Nous nous efforcerons de les dégager en mettant en parallèle les conditions dans lesquelles s'exercent, au regard de la coordination, les activités respectives d'un transporteur affilié aux Groupements professionnels de transporteurs publics routiers de marchandises à grande distance, et d'un transporteur non affilié.

1° *Transporteurs membres d'un Groupement professionnel.* — Les véhicules automobiles affectés à des transports publics de marchandises sont assujettis à une taxe annuelle, dont le taux est fonction de leur poids. Les tarifs de cette taxe doivent être doublés à partir du 1^{er} janvier 1939 pour les véhicules sortant du département de leur centre d'exploitation et des départements limitrophes, c'est-à-dire que la majoration doit affecter tous les transports publics à grande distance.

Les entreprises membres d'un Groupement professionnel sont exemptées de cette majoration. C'est le seul avantage mis en lumière dans le texte des décrets instituant les Groupements professionnels : il devait suffire dans l'opinion des Pouvoirs publics à entraîner l'adhésion des transporteurs aux Associations qui allaient se former. Un camion de 18 tonnes paie au titre de la taxe

spéciale 9.000 fr. + 3.000 fr. = 12.000 fr. C'est donc une économie maxima de 12.000 fr. pour un seul véhicule de cette importance que peut réaliser une entreprise exemptée du doublement de la taxe.

Les adhérents peuvent appliquer les tarifs spéciaux proposés par les Groupements professionnels, après l'homologation par le Ministre. Ils participent par l'intermédiaire du Groupement, des Commissions régionales et du Comité national à l'établissement des tarifs ; ils disposent d'une organisation qui les met à même d'exprimer utilement leur manière de voir dans les questions qui les intéressent.

Leurs opérations s'effectuent sous le contrôle du Groupement professionnel qui opère les vérifications dans leurs livres par ses comptables. Les carnets de feuilles de route utilisés pour les voyages à grande distance sont timbrés par le Groupement, sans intervention du Comité technique départemental.

Les amendes prévues par les statuts sont des sanctions plus légères que les sanctions pénales et administratives, auxquelles ils demeurent d'ailleurs exposés pour les infractions qui ne sont pas de la part de leur activité soumises au contrôle exclusif du Groupement professionnel.

Ils doivent verser une cotisation.

2° Transporteurs non membres d'un Groupement professionnel. — Les transporteurs qui n'ont pas adhéré aux Groupements professionnels supportent la majoration des taxes, établie à partir du 1^{er} janvier 1939.

Ils ont la possibilité d'appliquer les tarifs spéciaux homologués sur proposition du Comité national, bien qu'ils n'aient pas eu part à leur élaboration. Pour ce faire, ils doivent adresser au Comité technique départemental une déclaration portant mention des tarifs qu'ils s'engagent à appliquer, toute modification ultérieure devant être notifiée au même organisme, au moins huit jours avant la mise en application. Les tarifs qu'ils appliquent, et l'indication des modifications ultérieurement apportées, doivent être publiés, et tenus à la disposition du public.

Ils sont soumis, dans la totalité de leur activité, au contrôle et aux vérifications des agents chargés de surveiller l'application des règles de la coordination des transports. Leurs livres doivent être à la disposition de ces agents, ce qui ne laisse pas d'être considéré par beaucoup d'entreprises comme une sujétion irritante.

Les carnets de feuilles de route, qui sont une formalité nécessaire pour toute expédition à grande distance, sont visés par le Comité technique départemental.

Ils sont, en outre, astreints à la tenue d'un registre des expéditions, où seront consignés, pour chaque expédition :

- la date,
- les points d'expédition et de destination,
- la nature et le poids des marchandises transportées,
- le prix total du transport,
- le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire.

Ces indications permettent un contrôle plus strict : elles fournissent également à l'Administration, les renseignements que, généralement, les industriels ne livrent pas volontiers.

Enfin, la sanction administrative du retrait définitif de l'autorisation de transport peut être prononcée contre les transporteurs non membres d'un Groupement professionnel, sans mise en demeure préalable, en cas de deuxième infraction aux dispositions tarifaires. Il suffit que la première infraction ait fait l'objet d'un simple avertissement.

IV. — MESURES PRISES EN VUE DE PRÉPARER UNE ORGANISATION RATIONNELLE DES TRANSPORTS

L'article 17 du décret-loi du 31 août 1937 prévoit, comme deuxième stade de la coordination, une organisation rationnelle des transports de marchandises. Les dispositions de l'article 17 précité, reprises aux articles 29-30 et 31 du décret-loi de codification du 12 novembre 1938, sont ainsi exprimées :

- « Une fois constitués les groupements visés à
- « l'article 14 (les Groupements professionnels de

« transporteurs publics routiers à grande dis-
« tance), et mis en vigueur les tarifs routiers
« homologués, les Comités techniques départe-
« mentaux et le Conseil supérieur des Transports
« rechercheront les bases d'une organisation
« rationnelle des transports publics de marchan-
« dises évitant les doubles emplois onéreux pour
« l'économie générale du pays.

« Ils substitueront, aux concurrences résultant
« de ces doubles emplois, une collaboration entre
« transporteurs routiers et ferroviaires, reposant
« notamment, compte tenu des intérêts et des be-
« soins légitimes des usagers, sur une préférence
« réservée au Chemin de fer pour les transports
« aux distances élevées.

« Le Conseil supérieur des Transports propo-
« sera la substitution des services ferroviaires aux
« services routiers à grande distance constituant
« un double emploi qu'il n'aurait pas reconnu iné-
« vitable. »

La collaboration escomptée entre le rail et la route reposera donc sur une préférence réservée :

a) au Chemin de fer pour les transports à grande distance et les transports massifs à toute distance ;

b) à la route, pour les services de ramassage et de distribution autour des gares importantes, même sur des parcours parallèles au Chemin de fer, et pour l'exécution du service assuré par les lignes de Chemin de fer à très faible trafic, dont la suppression peut être prononcée sans inconvénient grave.

Pour l'application de cette dernière mesure,

« les Chemins de fer pourront être autorisés, dans
« des conditions qui seront fixées par décret contre-
« signé par les Ministres des Travaux publics et
« des Finances, à prélever sur les recettes à prove-
« nir du retour de trafic au rail des sommes des-
« tinées à faciliter la création et le fonctionne-
« ment des services de remplacement visés ci-des-
« sus. »

La réalisation de ces projets sera sans doute malaisée, étant donné la faible proportion de lignes de Chemin de fer pouvant être fermées au trafic marchandises. Le rail assure des transports, spécialement les transports lourds, que le camion n'est pas à même de reprendre, et la suppression d'une ligne ferroviaire, quelque faible que soit son utilisation, signifierait dans bien des cas la mort de régions déjà déshéritées du point de vue économique.

D'autre part, le report des services des entreprises évincées des transports à grande distance, sur la petite distance, sera sans doute mal accueilli des transporteurs de cette dernière catégorie, qui verront se présenter des concurrents nouveaux. D'ailleurs la nature des entreprises routières à grande distance, et la composition de leur parc de matériel se prêtent mal à leur transfert sur des relations de faible étendue.

Les mesures ci-dessus indiquées sont accompagnées d'un moyen de contrainte rigoureux :

« Les transporteurs routiers à grande distance
« qui n'accepteront pas les services de remplace-
« ment proposés par le Conseil supérieur des
« Transports, en application des principes précé-
« dents, perdront le droit de renouveler leur
« matériel, et leur service sera totalement arrêté
« dans un délai qui sera fixé par décret. »

Il faut, pour l'application d'une telle disposition, l'avis conforme du Conseil supérieur des Transports. Les entreprises ainsi frappées ne perdent pas la qualité de transporteurs : la grande distance leur est interdite mais elles conservent la faculté de reporter leur activité et leur matériel sur le camionnage à petite distance.

L'article 42 du décret-loi du 12 novembre 1938 donne des précisions sur les modalités d'application des mesures précitées. L'application des programmes d'organisation que le Conseil supérieur des Transports est chargé de présenter devra être réalisée au 1^{er} janvier 1949. Le texte de l'article comprend, d'autre part, la phrase suivante : « Dans la répartition des services routiers prévus
« à ces programmes, il sera tenu compte des conditions
« dans lesquelles les transporteurs autorisés antérieure-

« ment auront rempli leurs obligations. » Ce qui signifie clairement : les bons seront récompensés, quant aux autres... ils seront expropriés, et dans des conditions qui ont soulevé d'énergiques protestations de la part des transporteurs.

Le principe est, qu'une activité compensatrice soit accordée au transporteur dont le service sera supprimé parce qu'il aura été reconnu comme « faisant un double emploi onéreux avec d'autres services plus utiles ». Mais, si l'octroi d'une compensation sous la forme d'un service équivalent n'est pas possible, on en arrive à une espèce d'expropriation contre indemnité. Cette indemnité ne correspond qu'à la reprise du matériel, et des installations reconnues nécessaires à l'exploitation, dont le propriétaire justifierait ne plus avoir l'emploi, et seulement pour la part non-amortie de leur prix d'acquisition : c'est le maximum prévu.

A cette disposition déjà sévère, puisqu'aucune indemnité d'éviction proprement dite n'est prévue, le décret-loi ajoute une équivoque par les termes utilisés, dont on peut déduire que l'indemnité n'est même pas un droit. Aussi, l'inquiétude des routiers demeure-t-elle vive.

Le paiement de l'indemnité de reprise est à la charge de la ou des entreprises qui exploitent les services « plus utiles » et qui bénéficient de la disparition de l'entreprise concurrente.

La réflexion paraît s'imposer que l'ensemble de ces principes mérite mal son appellation officielle d'« organisation rationnelle des transports ». Ce sont plutôt, là, des mesures propres à débarrasser le Chemin de fer de toute concurrence dans le domaine d'activité qu'il se réserve, d'ailleurs légitimement dans une certaine mesure, des transports à grande distance : aucun souci n'apparaît des conséquences possibles du transfert d'entreprises, peu nombreuses il faut le dire, sur des catégories de transports, déjà suffisamment et même sans doute abondamment pourvues de services. Il est vrai que les transports à petite distance ne sont pas concurrents, en principe, du

rail, ce qui expliquerait peut-être l'apparent illogisme de l'attitude des Pouvoirs publics.

Plus rationnelle, et surtout plus logique, paraît la suggestion contenue dans le Rapport au Président de la République qui précède le décret du 17 juin 1938, d'une organisation unique, dans un rayon déterminé, veillant à l'exécution de l'ensemble des transports : solution extrême, qui serait sans doute difficilement accueillie, étant donné les habitudes et le goût de l'indépendance des entreprises françaises. Elle a donné de bons résultats au Maroc et en Allemagne. Elle permettrait en tout cas d'éviter que la fraude, notamment par le moyen de risournes sur les tarifs, ne fausse le jeu normal de la concurrence.

Nous reviendrons, à la fin de cette étude, sur les diverses solutions, proposées pour résoudre le problème de la concurrence par une organisation rationnelle des transports.

CHAPITRE V

Dispositions particulières aux entreprises de déménagement et à certains services spéciaux.

Les mesures prises pour la protection du tarif ferroviaire doivent se limiter aux services qui concurrencent le Chemin de fer sans correspondre à un besoin particulier et caractérisé du public. Ainsi, pour les entreprises de déménagement, la concurrence qu'elles font au rail porte sur la qualité et la rapidité du service bien plus que sur le prix du transport.

Il fallait d'autre part prendre en considération l'immobilisation considérable de capitaux que représente le parc des véhicules établis pour effectuer, hors de l'agglomération urbaine, des déménagements : la réglementation des zones de distance de transports constituerait pour les entreprises utilisant un tel matériel une gêne pratiquement insurmontable.

Déjà, un régime fiscal adouci était prévu par le décret-loi du 31 août 1937 en faveur des véhicules à usage spécialisé. Les entreprises de déménagement sont désormais libres de choisir leurs relations, sous la condition de s'engager à utiliser leurs véhicules, uniquement à des transports entrant dans l'activité normale de leur profession.

La liberté de trafic est assurée sur tout le territoire aux entreprises de déménagement, quelle que soit leur importance. Il n'est pas tenu compte de leur activité réelle antérieurement au 21 avril 1934 ; c'est là une formule des plus avantageuses, qui sera sans doute étendue à diverses espèces de véhicules spécialisés, notamment ceux servant au transport des matériels de cinéma.

CHAPITRE VI

Dispositions communes à tous les transports publics de marchandises

I. — MESURES DESTINÉES A ASSURER LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Le premier but de la coordination est d'assurer au Chemin de fer une certaine protection contre la concurrence des transports par route ; la coordination tend, aussi, à mettre de l'ordre dans l'industrie des transports, en mettant fin aux abus de tous genres nés d'une concurrence sans mesure.

Les transports sont un véritable service public : cette notion est mise en évidence dans les textes réglementaires et législatifs concernant la coordination des transports. A ce titre, l'industrie des transports tout entière doit s'astreindre à une discipline et offrir aux usagers le maximum de garanties. Les quelques obligations, actuellement imposées aux transporteurs routiers dans cette intention, sont encore bien loin de la réglementation minutieuse des transports par voie ferrée. Il s'agit encore, bien plus que d'organiser un service public, de faire respecter l'ordre public.

Avant 1934, la concurrence était trop âpre pour permettre aux entreprises de transports par route d'observer les règles d'un commerce normalement conduit. Pour beaucoup d'entre elles, la première préoccupation était de tenir, coûte que coûte : pour prolonger une existence précaire, souvent menacée par des Sociétés puissantes, elles faisaient rouler leurs camions jusqu'à l'extrême limite de l'usure, négligeant, pour une économie illu-

soire, de faire les frais des révisions indispensables, et imposant des conditions de travail souvent pénibles à leur personnel. Beaucoup de transporteurs ne contractaient pas d'assurances, rendant ainsi catastrophiques pour eux-mêmes et les tiers, victimes, les accidents qui prenaient tendance à se multiplier dans la mesure où s'aggravait le mauvais état du matériel. Ces divers phénomènes ont été particulièrement perceptibles au Maroc, où ils ont conduit le Gouvernement du Protectorat à intervenir.

1° *Assurances.* — Aucun véhicule ne peut servir à effectuer des transports publics de marchandises si une police d'assurance n'a pas été signée pour lui. Le décret, portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935, imposait la souscription d'une assurance contre les risques de responsabilité civile, et par sinistre, à concurrence d'une somme de 500.000 fr. Le montant de l'assurance doit être maintenant illimité. S'ils présentent des garanties suffisantes, certains transporteurs, ou Sociétés de transport, peuvent être autorisés à être leur propre assureur, en tout ou en partie.

Les marchandises transportées doivent être également couvertes par une assurance. Le public est tenu informé des conditions dans lesquelles se trouve assuré le véhicule. Il convient de noter la situation particulière des transporteurs dont l'activité se réduit au cadre du camionnage rural ; ils sont dispensés de l'obligation de contracter assurance.

2° *La réglementation du travail dans les entreprises routières.* — Sous différents aspects de l'intérêt général, tant par la limitation des risques que fait peser sur la circulation routière une amplitude de travail des conducteurs de véhicules trop étendue, que pour mettre sur un pied d'égalité les différents moyens de transport, qu'au nom enfin du principe de l'application généralisée de la loi à tous les assujettis, une réglementation complète du travail était à envisager pour les entreprises de transport par automobile.

Carnet individuel de route. — Le conducteur d'un

véhicule automobile assurant un transport public de marchandises doit détenir, en sus des papiers de bord sans lesquels il ne saurait être en situation régulière et qui concernent le véhicule et le trafic qu'il effectue, un document qui concerne sa personne, le *carnet de route*.

Le but principal visé par la création du carnet individuel de route et sa tenue obligatoire par les entrepreneurs de transports publics est de réagir contre la durée excessive du travail des conducteurs. En raison du libellé choisi, la consultation du carnet est de nature à permettre aux agents de contrôle de vérifier à tout moment si le temps d'amplitude n'est pas dépassé, si les journées de repos ont été régulièrement accordées.

Toutes mentions utiles quant à l'horaire des services, pour les services réguliers, ainsi que l'indication de l'amplitude du travail pour les transports à la demande, y figurent. Dans cette dernière hypothèse, l'arrêté du 10 septembre 1938 limite l'amplitude maximum du travail à 9 h. 30, 10 h. 30 ou 13 h. 30, selon qu'il s'agit de service hebdomadaire en six jours, cinq jours, avec un chauffeur, ou cinq jours avec deux chauffeurs.

Cette limitation doit sensiblement modifier les conditions d'exploitation de certaines entreprises et les contraindre à relever leurs prix de fret pour couvrir de nouvelles charges de personnel, à moins qu'elles ne préfèrent ralentir la cadence de rotation de leurs véhicules.

Contrôle du travail. — Une circulaire du 10 septembre 1938, du Ministre du Travail et du Ministre des Travaux publics, détermine dans quelles conditions et selon quelles modalités sera exercé le contrôle du travail. Les Inspecteurs du travail, fonctionnaires faisant partie du corps du Contrôle du travail établi au Ministère des Travaux publics, auprès du Directeur général des Chemins de fer et des Transports, assumeront ce contrôle auprès des entreprises dont les transports constituent l'activité principale.

3° Visites techniques. — Il importe, pour la sécurité de la circulation sur les chaussées, que les véhicules

servant à des transports de marchandises soient constamment tenus en bon état d'entretien. L'état des freins, de l'éclairage, de la direction, est en effet à l'origine de nombreux accidents. Une récente statistique publiée par la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, fait apparaître que sur 100 voitures, 43 ont des freins défectueux, 64 des phares défectueux, 71 des directions défectueuses. Le danger est d'autant plus sérieux qu'il s'agit de machines pesantes et qui peuvent causer des accidents plus graves.

Pour les prévenir, les véhicules affectés à des transports publics de marchandises sont soumis, au moins une fois par an, à des visites techniques effectuées par des experts indépendants des transporteurs. Si l'état du véhicule laisse à désirer, la carte de transport sera retirée jusqu'à la réparation des défauts constatés.

Les dispositions prises en vue d'assurer la sécurité dans les transports sur route, sont complétées par une *mesure d'ordre fiscal*. Les taxes spéciales sont majorées de 50 % pour les véhicules de plus de 10 ans d'âge : moyen d'inciter les entreprises à renouveler leur matériel, pour le plus grand bien de l'industrie automobile, et aussi d'empêcher la circulation de camions hors d'âge, dangereux pour les chaussées et la circulation routière.

4° *Dimensions et vitesse des véhicules.* — La presse s'est faite, à maintes reprises, l'écho des doléances des usagers des routes, à l'encontre des « mastodontes », qui encombrent la chaussée, faisant du moindre croisement un exercice périlleux, et dont la vitesse excessive, mal compensée par la puissance de leurs freins, a causé des ravages à maintes devantures.

Interdire aux entreprises de transports de se servir de véhicules de dimensions excessives et de faire circuler leurs camions à des allures inconsidérées était indispensable au maintien de l'ordre public : c'était en même temps un moyen efficace pour diminuer la concurrence que la route fait au Chemin de fer. Un camion de gros tonnage revient en définitive moins cher, et transporte davantage que plusieurs camions atteignant,

ensemble, la même charge utile globale et, d'ailleurs, la coordination réserve expressément au rail les transports massifs. D'autre part, en limitant la vitesse des véhicules, on réduit un des principaux avantages des transports routiers par rapport aux transports ferroviaires : leur rapidité.

Un arrêté, du 2 décembre 1938, a fixé comme suit la vitesse des véhicules routiers à marchandises de poids lourd.

Poids total en charge du véhicule	Vitesse maximum
De 3.001 à 6.500 kg.	60 km. h.
De 6.501 à 10.000 kg.	50 km. h.
Au-dessus de 10.000 kg.	40 km. h.

Les véhicules automobiles dont le gabarit ou dont le chargement mesuré, toutes saillies comprises, dépasse 2 m. 80 de largeur et 8 m. de longueur, remorques comprises, sont astreints à ne pas dépasser la vitesse de 40 km. à l'heure (véhicules à marchandises).

En plus des visites techniques, destinées à déceler, et à mettre ordre au mauvais entretien des véhicules, d'autres dispositions intéressant la police générale de la circulation routière imposent des obligations en vue de la sécurité aux transporteurs de marchandises comme à tous les autres usagers de la route. Aux termes d'un arrêté du 3 novembre 1936, les projecteurs de tous les véhicules, sans exception, devront être munis exclusivement de lampes rayonnant une lumière jaune, et conformes à un type agréé. Les essuie-glaces automatiques ou à main sont également obligatoires sur les voitures neuves, à partir du 1^{er} avril 1939.

Les dispositions fixant les dimensions et poids maxima des véhicules automobiles intéressent plus spécialement les transporteurs routiers. Ces mensurations limites sont ainsi fixées :

- en longueur : 10 mètres (véhicule seul) ;
12 mètres (véhicules articulés ou tracteur et remorque).

- en poids : 19 tonnes (véhicule seul) ;
21 tonnes (véhicules articulés ou tracteur et remorque).

Ces maxima peuvent être élevés d'une tonne pour les véhicules à gazogène, à gaz comprimé ou accumulateurs électriques : ces types de véhicules bénéficient d'ailleurs, en général, d'un régime de faveur destiné à en répandre l'utilisation.

Les mesures concernant les dimensions et poids maxima des véhicules doivent, à leur entrée en vigueur, donner lieu au retrait des véhicules de dimensions excessives à peine de contravention. Les entreprises intéressées ont élevé des protestations. Bien que ces dispositions aient été depuis longtemps annoncées, les constructeurs n'en avaient pas moins continué de vendre, et les transporteurs, d'utiliser des véhicules dont ils savaient pourtant que l'usage allait être prohibé. Ils comptaient sans doute sur des interventions parlementaires pour faire surseoir, en dernière heure, à l'application des sanctions prévues. Ce calcul s'est trouvé vérifié puisque l'effet des dispositions précitées s'est trouvé retardé à diverses reprises.

Les limitations édictées souffrent des dérogations qui peuvent être accordées par le Ministre des Travaux publics, pour des véhicules nettement spécialisés.

5° *Hygiène.* — Des dispositions réglementaires visent à faire respecter les règles de l'hygiène par les transporteurs routiers.

Depuis la loi du 21 juin 1898, le transport des animaux par Chemin de fer entraîne l'application de mesures de désinfection, les mêmes wagons servant indistinctement au transport des marchandises diverses. La même situation se retrouve dans les transports routiers : il est donc logique qu'ils soient tenus de prendre les mêmes mesures d'hygiène.

La réglementation, en affirmant cette obligation, n'a pas innové. Des arrêtés préfectoraux et des circulaires ministérielles avaient déjà, en se basant sur les termes généraux de la loi du 21 juin 1898, fixé le caractère obligatoire de la désinfection des véhicules ayant servi

au transport des animaux, et les conditions de cette désinfection (circulaire du Ministre de l'Agriculture aux services vétérinaires départementaux, en date du 15 novembre 1932) : mais il fallu la coordination pour que cette mesure soit vraiment appliquée. L'article 63 du décret portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935, étend aux transporteurs routiers les obligations de désinfection imposées au Chemin de fer. Les agents du contrôle de la coordination veilleront à leur application.

II. — DISPOSITIONS DIVERSES

1° *Marques distinctives.* — Les véhicules effectuant des transports publics de marchandises doivent porter des marques distinctives destinées à permettre aux agents du contrôle de la coordination de les identifier.

Les véhicules du camionnage rural ne sont pas astreints à porter des marques particulières. Les transports de cette sorte ne se faisant que comme accessoire de l'activité principale du possesseur du véhicule, activité privée, ce sont en général les marques des transports privés que devront posséder ces véhicules.

Les marques distinctives consistent en un panneau rectangulaire, fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule, et dont la couleur varie avec la catégorie de transport.

Pour les transports à grande distance, par exemple, la couleur est rouge clair.

Les panneaux portent, en lettres d'au moins 7 cm., l'indication du lieu du centre d'exploitation du véhicule et du département de délivrance de la carte de transport.

Pour les transports à grande distance, la catégorie de service est désignée par une ou des lettres :

R : services réguliers généraux ;

A : services spéciaux d'animaux vivants ;

D : déménagements ;

TD : transports à la demande.

2° *Remplacement temporaire d'un véhicule par un autre appartenant au même transporteur.* — Il conve-

nait de prendre des mesures strictes dans un cas bien fait pour favoriser la fraude. Cependant la réglementation se montre assez libérale, puisqu'elle autorise le transporteur, dont le véhicule est immobilisé, à le remplacer par un autre, même s'il n'a pas de carte de transport pour le second véhicule.

Le véhicule remplaçant devra être muni des papiers du remplacé.

Il ne devra pas évidemment être d'un tonnage supérieur. Enfin, la durée du remplacement ne doit pas excéder trois mois.

3° *Exécution de transports privés par un transporteur public.* — L'article 19 du décret du 13 juillet 1935 prévoyait qu'un transporteur public pourrait transporter pour son propre compte, des marchandises lui appartenant, à la condition de prévenir le Comité technique départemental, si le transport devait s'effectuer en dehors des indications de la carte de transport public du véhicule.

Selon l'article 110 du décret du 12 janvier 1939, si le transport n'entre pas dans les indications de la carte ou s'il ne s'agit pas d'un dépannage ou d'un secours, le transport doit être considéré comme transport privé, et soumis à ce titre à la réglementation établie pour les transports privés (déclaration des camions de plus de 12 tonnes, et autorisation s'ils sortent de la zone constituée par le département et les départements limitrophes).

La modification est due au fait, qu'entre temps est intervenue une réglementation applicable aux transports privés.

CHAPITRE VII

Dispositions spéciales aux loueurs de camions

Le louage de véhicules pour servir à des transports de marchandises n'a pas fait l'objet d'une réglementation particulière avant le décret du 12 octobre 1938.

Le décret du 13 juillet 1935 marquait une certaine suspicion à l'égard de cette activité, dans la pensée qu'une location de courte durée pouvait servir à faire passer un transport public pour un transport privé. C'est pourquoi, dans le cas d'une location de moins de trois mois, le loueur du camion restait responsable du transport vis-à-vis du contrôle de la coordination, et le transport effectué au moyen du véhicule loué était réputé transport public. Cette disposition a donné lieu à de nombreuses difficultés d'interprétation.

Le régime actuel du louage de camions est repris du décret du 12 octobre 1938 : il était annoncé par l'article 18 du décret-loi du 31 août 1937.

L'activité des loueurs de camions devait être limitée, parce qu'elle fait concurrence, indirectement, à la fois aux Chemins de fer et aux transporteurs publics routiers. La possibilité de prendre en location un véhicule pour effectuer un transport crée un risque de concurrence directe aux entreprises de transports, plus même que le fait d'un commerçant ou d'un industriel qui transporte ses propres marchandises sur des camions lui appartenant, et dont il assume les frais d'acquisition et les charges permanentes.

Il est à craindre, d'autre part, qu'une location de courte durée ne serve à « camoufler » un transport public en transport privé. Le décret du 13 juillet 1935 exprimait la

crainte de cette éventualité par les dispositions indiquées ci-dessus.

Aussi, le régime actuel s'inspire-t-il de la double préoccupation de limiter le nombre des véhicules offerts en location, et d'autre part, de ne pas permettre la fraude portant sur la qualification du transport.

Les mesures concernant la location des camions sont en rapport très étroit avec celles adoptées pour les transports privés. Le contingentement de certains véhicules (au-dessus de 12 tonnes) servant à des transports privés n'est efficace que s'il est assorti de mesures du même ordre pour les véhicules donnés en location.

Les véhicules donnés en location sont contingentés sur la base de la situation au 15 octobre 1938.

Le contingentement global des véhicules en location est renforcé par un contingentement par genres de véhicules. Les véhicules spécialisés donnés en location, camions-citernes, bétailières, voitures de déménagements, etc., ne pourront être remplacés que par un véhicule du même type.

En vue d'assurer la sincérité de la qualification du transport, dans un contrat au voyage pour un transport privé, à l'expiration du contrat, le camion doit revenir à son point de départ, sans avoir bien entendu servi au transport de marchandises appartenant à d'autres que le locataire.

La réglementation de la location ne s'applique pas aux véhicules d'un poids total inférieur à 4 t. 5, non plus qu'à ceux circulant uniquement dans la zone de camionnage rural ou urbain entourant leur centre d'exploitation.

Les véhicules de location portent, comme marque distinctive, un panneau de couleur crème, bordé de noir.

La limitation du nombre des camions de louage étant ainsi assurée, ainsi que la sincérité dans la qualification du transport effectué au moyen de ces véhicules, il était possible d'adopter le principe le plus simple et le plus logique : la qualification juridique du transport sera déterminée par l'emploi qui sera fait par l'utilisateur du camion loué.

Sous le régime établi par le décret du 13 juillet 1935, deux hypothèses étaient envisagées :

a) le véhicule était donné en location pour une durée de plus de trois mois. Le propriétaire devait être alors muni d'une carte de location ;

b) le véhicule était donné en location pour moins de trois mois. Le loueur était réputé transporteur public, et devait comme tel, être pourvu d'une carte de transport public.

Le loueur peut maintenant opter entre les deux cartes qu'il pouvait détenir, pour la carte de location ou pour la carte de transport public.

La date de référence, pour la délivrance des nouvelles cartes de location, est le 15 octobre 1938, date de publication du décret du 12 octobre. Ces autorisations ne peuvent être délivrées que pour des camions, destinés à la location, en service antérieurement à cette date, ou ayant fait l'objet d'engagements de dépenses en vue de leur mise en location.

Les transporteurs qui utilisaient, avant le 15 octobre 1938, des camions loués pour moins de trois mois, pour assurer des transports publics, n'étaient pas transporteurs publics puisque le décret du 13 juillet 1935 attribuait cette qualité au propriétaire du véhicule loué. Ces transporteurs peuvent maintenant faire reconnaître leur droit à une carte de transport public, si leur activité antérieure le justifie.

Cette reconnaissance ne doit pas être opérée sans précautions : des abus pourraient se produire, tels que l'octroi de cartes dans des cas de locations intermittentes ou de courte durée ; aussi, le pouvoir de décision appartient-il au Ministre des Travaux publics, qui statue sur la proposition du Comité technique départemental, et après avis du Conseil supérieur de Transports.

Il était équitable de prévoir une telle possibilité en faveur des transporteurs travaillant avec des véhicules en location : ils se seraient trouvés dans l'obligation de cesser leur activité, puisque la carte de transport public doit être établie au nom de l'utilisateur du véhicule, la carte

de location ne pouvant légitimer l'exécution de transports publics.

Les mesures de contrôle propres à la location, se résument dans l'obligation, pour l'utilisateur du véhicule, de présenter, avec la carte de location, la quittance fiscale constatant l'acquiescement des taxes spéciales.

A propos des taxes spéciales, revit l'ancienne distinction entre les locations de durée inférieure ou supérieure à 3 mois.

En principe, les véhicules donnés en location sont assujettis aux taxes des transports publics de marchandises, même s'ils sont utilisés à des transports privés. Ce n'est d'ailleurs pas une sérieuse aggravation de charges, puisque les taxes sont les mêmes, qu'il s'agisse de transports privés ou de transports publics ; seule diffère la zone de franchise. Cependant, si le véhicule est loué pour une durée supérieure à trois mois, et utilisé exclusivement à des transports privés, il suit alors le régime fiscal des transports privés.

La taxe est acquittée par le propriétaire du véhicule : c'est une garantie, et une simplification pour l'administration chargée de la perception. Le propriétaire bénéficie de l'exemption de majoration des taxes, accordées aux membres des Groupements professionnels de transporteurs routiers, si son locataire est adhérent à ces organismes.

ATTÉNUATIONS

La plus importante des atténuations possibles est la faculté donnée au Ministre des Travaux publics d'accorder de nouvelles autorisations pour les camions de location, si les besoins du trafic en faisaient apparaître la nécessité.

D'autre part, trois cas de dispense de la carte de location sont prévus :

1° Lorsqu'un transporteur a un camion immobilisé, il peut louer un véhicule, qui sera considéré, si la durée de l'immobilisation n'excède pas trois mois, comme substi-

tué au véhicule hors d'usage ; il n'est donc pas nécessaire qu'il soit muni d'une carte de location, puisqu'il circule sous le couvert des papiers du véhicule immobilisé. Le transporteur peut donc louer n'importe quel véhicule, sans avoir à s'adresser à une entreprise de louage, sous la condition d'avertir le Comité technique départemental dans les 24 heures.

2° La même tolérance est étendue aux véhicules dont une entreprise dispose pour des essais avant acquisition, le camion aux essais est considéré comme un véhicule de remplacement ; il doit être porteur des pièces justificatives servant au camion remplacé. La durée de l'essai doit être inférieure à un mois.

3° Les propriétaires de véhicules spéciaux, aptes à des transports qui ne peuvent être effectués dans de bonnes conditions techniques, ni par le Chemin de fer, ni par un service routier autorisé, peuvent les louer à des particuliers, sans carte de location, pour une durée au plus égale à huit jours, sur simple autorisation du Préfet, après avis conforme du Comité technique départemental.

CHAPITRE VIII

Dispositions spéciales aux affréteurs et groupeurs

Est *affréteur*, au sens propre, toute personne autre que le propriétaire d'un véhicule qui l'affrète en tout ou en partie pour un ou plusieurs voyages.

Le titre VIII du décret du 12 janvier 1939 comprend sous cette dénomination :

1° Les *commissionnaires de transport*, au sens des articles 96 à 102 du Code de Commerce, qui comprennent :

a) ceux qui effectuent des transports de groupage, communément désignés sous le nom de *groupeurs* ;

b) les autres commissionnaires de transport.

2° Les *courtiers de fret* dont le rôle se borne à mettre en rapport l'expéditeur et le transporteur public routier.

Leurs activités sont assez différentes. Tandis que les courtiers de fret sont de simples intermédiaires, les commissionnaires de transport prennent en charge, sous leur propre responsabilité, les marchandises qui leur sont remises par les expéditeurs. Le décret-loi du 12 novembre 1938 traitait d'ailleurs séparément du régime des affréteurs et de celui des groupeurs. La présentation du décret du 12 janvier 1939 qui les réunit dans un même chapitre marque davantage que plus que leur diversité de statuts, importe leur caractère commun qui

est de s'entremettre pour l'exécution de transports publics de marchandises par route.

Jusqu'au décret-loi du 17 juin 1938, l'activité des affréteurs de transports routiers n'avait pas fait l'objet de dispositions particulières dans la réglementation établie en vue de la coordination, et n'était de ce chef, soumise à aucun contrôle. Cette entière liberté était peu compatible avec la réglementation imposée aux transporteurs routiers, auxquels les affréteurs collaborent.

Désormais, une autorisation est nécessaire pour exercer cette profession et les affréteurs sont assujettis aux vérifications des agents chargés du contrôle des règles de la coordination.

L'autorisation est délivrée par le Ministre des Travaux publics, après avis du Conseil supérieur des Transports ; elle s'intitule : *licence*. Trois types de licences sont prévus, correspondant aux trois catégories d'affréteurs énumérées dans la définition. On a précisé les critères d'activité des courtiers de fret et des commissionnaires de transports ; les groupeurs forment une catégorie particulière de commissionnaires de transports : ils se chargent de rassembler les marchandises destinées à l'expédition et de provenances diverses, pour en confier le transport sur un trajet commun à des transporteurs publics, soit ferroviaires, soit routiers, à moins qu'ils ne l'assurent eux-mêmes. Ils restent en tout cas responsables du transport de bout en bout vis-à-vis des expéditeurs. Le groupage, du point de vue de la coordination des transports, est conditionné par le poids des expéditions : il ne faut pas que tous les lots dépassent chacun le poids d'une tonne ; ce serait alors un transport de masse, réservé au Chemin de fer.

D'après les définitions qui précèdent, il peut être délivré :

- des licences de commissionnaires-groupeurs ;
- des licences de commissionnaires-affréteurs ;
- des licences de courtiers de fret.

Ce régime de licences est, en fait, un contingenté-

ment, mais beaucoup plus souple que celui qui s'impose aux transports routiers à petite et à grande distance.

La demande d'autorisation doit être accompagnée de justifications concernant l'activité du demandeur, et d'une pièce attestant qu'il est de nationalité française, ou qu'il appartient à un pays pratiquant le régime de la réciprocité. La clause de nationalité est commune à toutes les personnes s'occupant de transports publics routiers : ce n'est pas un des traits les moins remarquables de la coordination des transports.

Les courtiers de fret et commissionnaires de transport devront tenir des registres, où seront mentionnés, au jour le jour, chacun des transports à la réalisation desquels ils auront pris part. Ces registres tenus constamment, et pendant deux ans après leur clôture, à la disposition des agents du contrôle sont une source de documentation excellente. Ils complètent la série des moyens d'information dont dispose l'Administration, et qui lui permettent de connaître tout ce qui concerne chaque transport effectué par route.

L'obligation de tenir des registres est établie surtout pour assurer et vérifier le respect par les affréteurs des tarifs obligatoires qui doivent être appliqués aux transports à grande distance.

D'autre part, des mesures sont prises pour protéger les transporteurs contre les exigences des affréteurs. Si le prix perçu du client par l'affréteur doit être au moins égal au prix du tarif minimum, la Commission de l'affréteur doit demeurer dans des limites raisonnables : elle ne doit pas être supérieure à $1/20$ s'il s'agit d'un courtier de fret, $1/10$ si c'est un commissionnaire de transport, du prix qu'aurait reçu le transporteur s'il avait traité sans intermédiaire ; la différence entre les taux de commission considérés comme légitimes est due au fait que les commissionnaires ont la responsabilité des marchandises qui leur sont confiées en vue de leur transport.

Pour éviter toute collusion entre affréteur et transporteur dans le dessein de tourner les règles tarifaires et dans le but de combattre la tendance que pourraient

avoir certains intermédiaires à inciter des transporteurs à effectuer des transports irréguliers, les affréteurs sont déclarés solidairement responsables des amendes et pénalités encourues pour manquements aux règles de la coordination par les transporteurs qu'ils font travailler.

Les affréteurs sont tenus de déposer un cautionnement de 20.000 fr. : pour les entreprises qui font partie d'Associations professionnelles, ce taux est réduit de moitié, et elles ont la faculté de remplacer le cautionnement par une caution.

Des Associations professionnelles pourront se constituer : elles sont ouvertes aux seuls commissionnaires de transport, à l'exclusion des courtiers de fret ; elles sont facultatives. L'adhésion des affréteurs est encouragée par le double avantage accordé pour le cautionnement ; l'Administration attend en effet de ces Associations, comme des divers groupements professionnels institués par la coordination dans l'industrie des transports routiers, qu'elles soient des collaborateurs pour le contrôle.

En résumé, les dispositions réglementaires concernant leur activité ont apporté aux affréteurs de transports routiers, en échange d'obligations nouvelles, une certaine stabilité de leurs entreprises assurée par l'octroi de licences.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LES GROUPEURS

Il est prévu que des accords devront intervenir entre la Société Nationale des Chemins de Fer et les entreprises de groupage qui effectuent leurs transports de bout en bout par la route, et celles qui les effectuent, partie par fer et partie par route.

Les accords fixeront pour chacune des relations envisagées les conditions du service et les prix minimum de domicile à domicile pour les diverses expéditions.

A défaut d'accord avant le 1^{er} janvier 1940, le Conseil

supérieur des Transports devrait fixer lui-même ces prix minimum, compte tenu des dépenses terminales.

En attendant, les tarifs minimum fixés pour les transports par route à grande distance sont obligatoires aussi pour les groupeurs. Cette obligation tarifaire est garantie par un récépissé délivré par l'entreprise de groupage pour chaque expédition, et qui énonce les prix du transport, le tonnage des marchandises, les points d'expédition et de destination.

CHAPITRE IX

Dispositions communes aux transports de voyageurs et de marchandises

La réglementation de la coordination comporte diverses dispositions qui intéressent à la fois les transports routiers de voyageurs et de marchandises. L'étude de ces dispositions sera faite du point de vue des transports de marchandises ; il reste sous-entendu que ces mesures s'appliquent, ou ont leur équivalent, dans le domaine des transports de voyageurs. Les principales dispositions communes sont relatives à la création de services, aux interruptions de services et à la transmission des autorisations.

I. — CRÉATION DE SERVICES

Le contingentement, qui est à la base de la coordination, s'oppose en principe à l'institution de nouveaux services. Encore faut-il préciser ce qu'il convient d'entendre par « création de service ». De cette définition dépend le caractère plus ou moins strict du contingentement.

Le principe même du contingentement est d'empêcher l'augmentation du nombre des véhicules et l'accroissement du tonnage disponible pour effectuer des transports publics. Il est précisé qu'un véhicule ne peut être remplacé par un autre véhicule d'un tonnage plus important, même si le propriétaire ne dépasse pas le tonnage global auquel il a droit. S'il est possible de substituer à un camion de 15 tonnes deux camions moins puissants, de 7 et 8 tonnes respectivement, la réciproque n'est pas

admise. La coordination est marquée d'ailleurs de cette hostilité aux véhicules de fort tonnage jugés comme étant les plus dangereux concurrents du Chemin de fer qu'ils peuvent concurrencer pour les transports par masse, lesquels doivent être en principe réservés au rail.

Est également considérée comme création de services, l'exécution de trafics non mentionnés sur les autorisations de transport ou les récépissés de déclaration, exception faite des transports exceptionnels, exécutés en conformité des dispositions réglementaires.

Il en est de même pour la transformation profonde d'un service à grande distance, par exemple la substitution d'un service régulier à un service à la demande. D'une façon générale, la capacité de transport des entreprises doit demeurer dans son état antérieur à la date de référence fixée, en vue du contingentement, pour chaque catégorie de transport public.

Le procédé, qui consisterait à accroître la capacité de transport d'une entreprise en augmentant la cadence de rotation de ses véhicules, semble peu praticable étant donné les mesures prises pour limiter l'amplitude du travail des conducteurs, et aussi la vitesse des camions.

Toutefois, la coordination ne doit pas ignorer le développement économique et l'augmentation des échanges qu'il entraîne. Des autorisations de créations de services nouveaux, dont l'activité sera limitée au département, pourront être délivrées par le Préfet, par délégation de pouvoir du Ministre des Travaux publics, après avis favorable du Comité technique départemental, rendu à l'unanimité, c'est-à-dire y compris les voix des délégués des entreprises ferroviaires.

Aussi longtemps que le principe de l'interdiction de créer de nouveaux services, posé par l'article 5 du décret-loi du 19 avril 1934, n'eut pas reçu dans sa définition les précisions qui viennent d'être indiquées, il a fait l'objet d'interprétations contradictoires, de l'Administration et des Compagnies ferroviaires, et d'autre

part des transporteurs routiers. Les tribunaux ont été appelés à se prononcer sur ces interprétations.

1° La Cour de Rennes, dans un arrêt du 14 mars 1936 (Chemins de fer de l'Etat contre Cadiou) avait estimé

« qu'obliger un transporteur à la demande à se
« cantonner strictement dans les seules opéra-
« tions auxquelles il s'est livré précédemment,
« serait lui interdire l'exercice de sa profes-
« sion »,

et, d'autre part

« que si Cadiou a cru donner dans sa déclara-
« tion fournie une indication approximative sur
« la nature de ses opérations, il n'a pas entendu
« limiter le champ de son activité, ni restreindre
« les trajets qu'il pourrait avoir à effectuer sur
« la demande de ses clients. »

Elle avait conclu qu'on ne saurait voir dans les transports d'artichauts de Saint-Pol-de-Léon et Morlaix, à Nantes et à Paris, la création d'un service de transports.

La Cour de Cassation en a autrement décidé dans son arrêt du 1^{er} avril 1938 réformant l'arrêt de la Cour de Rennes, et son interprétation est conforme aux dispositions prises dans la suite pour préciser les applications de l'interdiction de la création de services nouveaux.

2° Un arrêt de la Cour de Cassation, du 27 avril 1938, réformant un arrêt de la Cour d'Appel de Douai, en date du 26 juin 1937 (Finande, contre Le Besnerais et Chemins de fer du Nord). On trouve dans les attendus de cet arrêt :

« qu'il ressort, tant du texte même du dé-
« cret du 19 avril 1934, que de la nature des
« sanctions prévues par lui et par le décret du
« 30 octobre 1935, que l'interdiction de créer
« aucun service de transports publics ne saurait
« viser que les transports publics routiers et non
« les transports ferroviaires, dont il n'est fait
« mention qu'au point de vue de la coordina-
« tion à réaliser entre ces deux modes d'exploit-
« tation. »

Au surplus, l'exposé des motifs du décret-loi du 19 avril 1934 n'avait-il pas fait valoir que, devant le développement croissant des transports routiers qui faisaient concurrence au Chemin de fer et qui constituaient une des causes du déficit, il convenait de réglementer les transports routiers, et non les transports ferroviaires, pour les coordonner avec ces derniers.

II. — INTERRUPTION DE SERVICES

La reprise d'un service après une interruption d'une certaine durée est assimilée à la création d'un service nouveau : autrement dit, le transporteur qui cesse d'exercer son activité voit tomber son autorisation de transporter.

L'assimilation de la reprise d'un service interrompu à une création de service constitue donc une disposition très grave puisqu'elle entraîne la privation d'un droit acquis. Il semble que son établissement dépasse les pouvoirs réglementaires d'un décret : pourtant, jusqu'au décret-loi du 12 novembre 1938, elle était fondée sur une simple circulaire ministérielle aux Préfets, en date du 13 février 1938 ; la dite circulaire traitait en même temps du régime des cessations, changement ou réduction d'activité et des cessions de fonds de commerce de transports. Cette procédure, assez insolite, n'avait pas suffi à faire admettre par les transporteurs le caractère obligatoire de l'assimilation décidée.

Actuellement, la question est hors de débat : l'assimilation à une création de service de la reprise d'un service interrompu figure dans le décret-loi, texte de caractère législatif, du 12 novembre 1938. Le décret-loi précise en outre, que ses dispositions sont rétroactives au 19 avril 1934. La rétroactivité peut paraître peu normale s'agissant d'une mesure qui a un peu l'allure d'une sanction ; en fait, l'interruption de service prolongée, en l'absence de la raison de force majeure, est une indication de l'inutilité du service suspendu, et il est bien dans le propos de la coordination de faire disparaître de tels services.

Les durées d'interruption qui entraînent déchéance de l'autorisation de transport sont :

a) pour les services réguliers non saisonniers : six mois ;

b) pour les services réguliers dont l'activité est saisonnière en raison de la nature du trafic, et pour les services à la demande : un an.

Plusieurs interruptions se cumulent si elles se produisent après une première interruption d'une durée d'un mois, et si elles ne sont pas séparées par une reprise d'activité interromptrice de prescription, si elle est de un ou de deux mois suivant la nature du service.

Le cas de force majeure est, naturellement, excepté. Le Comité technique départemental doit être tenu informé des interruptions et des reprises d'activité. Il lui appartient d'en vérifier la durée ; il peut à cet effet, exiger la production de tous documents utiles.

Sans qu'un service soit interrompu, une entreprise peut ne pas utiliser momentanément certains de ses véhicules. Si ce, ou ces véhicules étaient à sa disposition au 1^{er} janvier 1939, elle pourra les remettre en service, à condition que l'interruption de leur utilisation ne dépasse pas les délais entraînant le retrait de l'autorisation. Dans le cas où, toujours au 1^{er} janvier 1939, l'entreprise ne dispose plus du véhicule arrêté, elle aura à faire la preuve qu'elle l'a utilisé depuis moins d'un an : l'utilisation récente pourra être établie, notamment par le paiement effectué des taxes au poids et à l'encombrement.

Après le 1^{er} janvier 1939, le régime normal des interruptions de services s'applique ; toutefois, un véhicule remplacé provisoirement par un autre, circulant sous le couvert de la même autorisation, n'est pas considéré comme arrêté.

Dans un cas particulier, est autorisée une modification dans l'activité d'un transporteur, constituant création d'un service nouveau. Un transporteur public rou-

tier de marchandises à grande distance, qui se trouve évincé d'un trafic qu'il assurait par un tarif nouveau mis en vigueur par le Chemin de fer, peut reporter son activité sur un trafic équivalent, même sur d'autres relations, ses cartes de transport étant déjà modifiées en conséquence. Les entreprises se trouvent ainsi garanties dans les droits qui leur ont été reconnus.

Les Pouvoirs publics protègent encore les droits des transporteurs, en leur faisant restituer les trafics dont ils ont pu être spoliés par d'autres entreprises.

III. — TRANSMISSION DES AUTORISATIONS DE TRANSPORT

La procédure de transmission est reprise de circulaires. Elle possède depuis le décret du 12 janvier 1938 valeur réglementaire et même législative, puisque les dispositions en sont fixées en application du décret-loi du 12 novembre 1938.

Les diverses autorisations de transport, délivrées conformément aux règles de la coordination, sont transmissibles. Le contingentement ne vise pas les personnes et les entreprises, mais seulement le matériel et les services. Aucune modification du matériel, telle que sa consistance est relevée sur la carte de transport, ne doit résulter de la cession.

Les cessions partielles d'autorisations sont interdites, hormis le cas où un transporteur, ayant remplacé un ou des véhicules par d'autres d'un tonnage inférieur, dispose ainsi d'un reliquat de tonnage : il peut le céder, dans un délai d'un mois.

La procédure de la cession est étroitement réglementée, dans le but d'éviter le transfert contre argent de droits inexistants ou périmés, et aussi de ne pas permettre que les autorisations de transport soient un objet de spéculation. Sous un régime de contingentement, le trafic des licences tend aisément à prendre les allures d'une spéculation véritable : le commerce d'importation en fournit des exemples caractéristiques. La cession des autorisations de transport pourrait conduire aux mêmes excès sans les précautions prises.

Le Comité technique départemental est chargé de

procéder au transfert des autorisations. Il vérifie la validité de l'autorisation cédée, et délivre une nouvelle autorisation au cessionnaire.

Les deux autres conditions fondamentales requises pour le transfert sont :

1° que la cession de l'autorisation soit accompagnée de la cession directe de la partie de fonds de commerce qu'elle matérialise ;

2° que le cessionnaire continue, effectivement, l'activité du cédant.

A titre de précaution supplémentaire contre la spéculation par achats et ventes de cartes, un délai minimum d'un an doit s'écouler entre deux cessions successives d'une même autorisation. Pendant ce délai, les véhicules doivent servir à une exploitation effective, sinon la réglementation de services ferait tomber l'autorisation.

Le transporteur public peut encore tirer parti de la valeur propre de son autorisation de transport en la donnant en location. Les dispositions du décret du 12 janvier 1939 font de cette location une véritable vente temporaire, d'une durée qui ne peut être inférieure à un an, et réalisant la substitution complète du locataire dans les droits et obligations du bailleur en location.

La carte de transport est alors munie d'un volet, donnant des indications sur la substitution de titulaire.

Cette possibilité de louage d'une autorisation n'existe pas en matière de transports de voyageurs.

IV. — DISPOSITIONS DIVERSES

Sous la rubrique « dispositions diverses », le titre III du Livre IV du décret de codification du 12 janvier 1939 englobe les dispositions concernant le changement du centre d'exploitation, la nationalité des transporteurs routiers, et les cotisations. Il reste à exposer, sous la même rubrique, un certain nombre de dispositions du décret-loi du 12 novembre 1938, qui n'ont pas été reprises au décret du 12 janvier 1939, mais n'en sont pas moins en vigueur.

1° *Changement du centre d'exploitation.* — Le changement du centre d'exploitation d'un véhicule affecté à des transports publics de marchandises est soumis à la seule condition de ne pas entraîner de modification à l'activité du véhicule, telle qu'elle ressort des indications portées sur l'autorisation de transport.

2° *Nationalité des transporteurs.* — La question de nationalité est un aspect intéressant de la notion du transport-service public, qui marque l'œuvre de coordination. La profession de transporteur est en principe réservée aux Français : des dérogations sont prévues pour les personnes, en possession d'état de transporteur, nationaux de pays étrangers appliquant un régime de réciprocité.

3° *Cotisations.* — Les entreprises de transport par fer et par route sont astreintes au paiement de cotisations destinées à couvrir les dépenses des organismes institués au titre de la coordination. Sur le mode plaisant, on pourrait dire que c'est là un aspect de l'esprit de collaboration que les Pouvoirs publics veulent voir régner dans leurs rapports avec les transporteurs : en vérité, il est normal que les routiers, qui en échange de certains abandons, pénibles pour quelques-uns, ont reçu de la coordination une stabilité plus grande de leurs entreprises, collaborent à l'entretien d'organismes dont la fonction est de dépister les fraudes, ce qui intéresse au premier chef les transporteurs de bonne foi, et aussi de représenter les intérêts des routiers en face des Pouvoirs publics.

Le taux des cotisations était ainsi fixé pour 1938 :

— pour les entreprises routières : 26 fr. par véhicule, dans la limite annuelle de 30.000 fr. pour une même entreprise dans un même département ;

— pour la Société Nationale des Chemins de Fer Français : 39 fr. par km. de voie exploitée ;

— pour les autres entreprises ferroviaires : 13 fr. par km. de voie exploitée.

4° *Surveillance des prix.* — La coordination a eu pour effet de faire monter les prix des transports à

grande distance, et ces augmentations, imposées par la péréquation des tarifs ferroviaires et routiers, ont été souvent prises comme argument à son passif. Il convient de souligner que, si le Gouvernement a estimé qu'une majoration des tarifs routiers pour les amener à la parité avec les tarifs ferroviaires était nécessaire dans certains cas, il n'a pas entendu favoriser les gains excessifs d'entreprises qu'une situation de monopole de fait, ou qu'une entente de non-concurrence, bien étrangère à celles prévues en vue de la coordination, auraient mises à même de pratiquer des prix fixés à leur guise.

Le Comité technique départemental est chargé, depuis le décret du 1^{er} juillet 1937, aux lieu et place du Comité technique départemental de surveillance des prix, de mettre ordre à toute exagération dans les prix de transport demandés. A cet effet, les transporteurs sont tenus de lui fournir tous les documents utiles, et de se conformer à ses décisions. Le refus de communication de pièces, ou d'application des réductions de tarifs ordonnées par le Comité, entraîne l'application de sanctions consistant en des amendes d'un taux de 200 à 1.000 fr.

TITRE II

LES TRANSPORTS PRIVES DE MARCHANDISES

L'expérience de coordination des transports, pour avoir chance de réussir, doit embrasser toutes les catégories de transport. Les mesures apportant des charges nouvelles aux transporteurs publics routiers n'entraînent pas forcément le retour au rail de tout le trafic que perdent ceux-ci, ou qu'ils doivent abandonner en même temps que certaines relations que le Chemin de fer assurera seul.

L'élévation générale des prix de transports causée par l'ensemble des dispositions augmentant les charges dont sont grevées les entreprises, incite les commerçants et les industriels à transporter eux-mêmes ou encore à confier davantage de transports à la voie d'eau, plus lente, mais plus économique.

C'est un phénomène économique connu que cette fuite du consommateur devant certaines hausses trop soudaines. Dans les transports de voyageurs, l'augmentation des tarifs a redonné, dans les villes, du goût aux citoyens pour la marche à pied, préférée à l'utilisation des transports en commun : la bicyclette et le vélomoteur ont connu une nouvelle faveur, et dans les campagnes, maintes carrioles ont été débarrassées de leur poussière et jugées préférables à l'autobus devenu trop onéreux.

Ainsi, pour les transports de marchandises, on aurait assisté à un net accroissement des transports privés, qui eussent sans doute volontiers emprunté la forme coopé-

relative, si les Pouvoirs publics n'avaient adopté certaines précautions. D'ailleurs, le décret-loi du 30 octobre 1935, instituant des licences pour le transport automobile privé, avait dégagé la nécessité de réglementer et de limiter l'activité des transporteurs privés, sous crainte de voir tourner les règles de la coordination.

La réglementation des transports privés s'inspire donc d'une double préoccupation :

1° Assurer, autant que possible, aux transports publics, le maintien de leur volume de fret, en soumettant les transports privés au paiement des redevances, et au contingentement de certains types de véhicules.

2° Empêcher la fraude par les transporteurs privés, consistant à prendre du fret de complément, voire même à assurer des transports pour autrui, incompatibles avec la définition du transport privé.

1° MESURES DESTINÉES

A LIMITER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PRIVÉS

A. — *Redevances* : Elles seront étudiées ci-dessous, en même temps que le système fiscal de la coordination.

Dans leur ensemble, elles sont comparables aux taxes sur les transports publics de marchandises. Les taux sont identiques : elles diffèrent par l'étendue de la zone de franchise. Leur versement est constaté par la délivrance d'un permis de circulation, qui doit accompagner obligatoirement le véhicule.

B. — *Contingentement* : Les mesures de contingentement intéressent les véhicules servant à des transports privés, d'un poids total supérieur à 12 tonnes en ordre de marche. L'expression « en ordre de marche » s'entend du poids du véhicule à vide, augmenté du poids de sa charge utile maximum, d'après les indications portées sur le véhicule lui-même, par application de l'article 27 du Code de la Route. On peut estimer que ces véhicules représentent environ 7 % du parc automobile français.

La première mesure du contingentement est un recensement ; il s'opère par des déclarations, qui donnent lieu à la délivrance d'un récépissé, pièce justificative

indispensable au véhicule pour circuler à l'intérieur d'une zone, dite zone d'exemption d'autorisation, et qui comprend le département du centre d'exploitation et les départements limitrophes.

Une autorisation est nécessaire pour circuler au delà de cette zone : elle est de plein droit, et c'est le récépissé de déclaration qui en tient lieu, s'il s'agit d'un véhicule existant au 31 décembre 1938, ou ayant fait avant cette date l'objet d'un engagement de dépenses.

Pour les nouveaux véhicules, la délivrance de l'autorisation est laissée à l'appréciation du Ministre des Travaux publics qui décide après avis du Comité technique départemental. Elle sera accordée de plein droit dans le cas où le nouveau camion est destiné à remplacer dans les mêmes limites de tonnage un véhicule retiré définitivement de la circulation : en dehors de ce cas, l'autorisation ne pourra être donnée que dans l'hypothèse exceptionnelle, où il n'existe aucun service de transport public ferroviaire ou routier autorisé susceptible d'assurer le transport dans des conditions satisfaisantes.

Le décret du 12 janvier 1939 fait preuve de libéralisme par rapport aux textes précédents, en admettant que des autorisations temporaires d'un mois puissent être accordées pour des véhicules spécialisés, s'il ne s'en trouve pas répondant aux conditions requises pour certains transports dans la zone intéressée par ces transports.

2° MESURES DESTINÉES A ASSURER LA SINCÉRITÉ DE LA QUALIFICATION DE « TRANSPORT PRIVÉ »

Hormis le cas des transports à titre gracieux entre agriculteurs, dans tous les cas de transport privé, c'est-à-dire de transport effectué pour ses propres besoins par une personne pour déplacer des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, il importe que la preuve puisse être faite à tout moment que les conditions du transport sont conformes à cette définition et que son caractère privé n'est pas altéré par l'adjonction de fret

de complément ou de retour. C'est l'objet de l'institution du *carnet de bord*.

Le carnet de bord. — Tout véhicule utilisé pour des transports de marchandises doit être muni d'un carnet à souche, dit carnet de bord, comportant d'une part, sur la partie détachable du feuillet, d'autre part sur la partie restant attachée à la souche, certaines indications de nature à identifier le véhicule, la marchandise, l'expéditeur et le destinataire.

Le carnet de bord doit être présenté à toute réquisition des agents ayant qualité pour poursuivre les infractions aux lois et décrets de coordination. La partie détachable des feuillets leur est remise au moment du contrôle et ils peuvent vérifier la nature des marchandises transportées.

Cette obligation était générale, ce qui ne laissait pas d'être excessif et gênant, puisqu'elle permettait de soumettre à des vérifications n'importe quel véhicule, et qu'elle obligeait un nombre considérable de personnes, notamment les voyageurs de commerce, à remplir des formalités pour des transports infimes.

Le décret du 21 août 1938 apporte des atténuations, en exemptant de la tenue du carnet de bord, les véhicules servant à des transports privés de marchandises circulant à l'intérieur des zones de camionnage rural ou urbain, les voitures de tourisme et les véhicules automobiles dont le poids total en ordre de marche n'excède pas 3 tonnes (dispense dont bénéficie la plupart des marchands forains), et les véhicules des Administrations publiques. A ce dernier propos, une difficulté amusante s'est révélée concernant les voitures de la Banque de France : elles ne devaient plus être arrêtées sur la route par les agents du contrôle de la coordination : mais il était délicat de les munir de marques particulières qui les désigneraient à l'attention des malandrins ; en définitive, une cocarde tricolore leur sera un laissez-passer.

Les cas d'exemption prévus en raison du poids et du rayon d'action du véhicule au décret du 12 janvier 1939 sont les suivants :

a) véhicules d'un poids total maximum en ordre de marche (tracteurs et remorques) ne dépassant pas 4 t. 5. Ils peuvent circuler dans toute la France sans carnet de bord ;

b) véhicules d'un poids total maximum en ordre de marche compris entre 4 t. 5 et 7 tonnes. Ils peuvent circuler librement dans le département du centre d'exploitation et les départements limitrophes. En dehors de cette zone, les véhicules doivent obligatoirement être munis du carnet de bord ;

c) véhicules d'un poids total maximum en ordre de marche dépassant 7 tonnes. Ils ne sont dispensés du carnet de bord que lorsqu'ils circulent à l'intérieur de la zone de camionnage rural ou de camionnage urbain.

Le principe est que chaque voyage en charge du véhicule doit donner lieu à la rédaction d'un feuillet du carnet de bord. Ne sont pas considérés comme voyage en charge les tournées effectuées dans le but exclusif de ramasser des emballages vides. Il en est de même du voyage de retour d'un véhicule effectué avec des emballages vides.

Les mentions à porter sur le carnet de bord peuvent être remplacées pour certains transporteurs par des bordereaux établis en double exemplaire et comportant la désignation des expéditeur, destinataire, nature des colis et contenance, — l'un des exemplaires restant annexé à la souche du carnet de bord, l'autre étant joint au feuillet du carnet de bord pour être remis avec lui à l'agent de contrôle.

Bien plus, l'usage du carnet de bord, non rempli mais présenté conjointement avec des bordereaux, n'est plus imposé lorsque ces bordereaux sont d'un dispositif tel que reliés en carnet à souche, ils peuvent tenir lieu de carnet de bord, en comportant comme lui tous les renseignements prescrits tant sur la souche que sur la partie détachable.

Enfin, il est admis que les documents administratifs, qui accompagnent obligatoirement le déplacement de certaines marchandises, peuvent tenir lieu de carnet de

bord. Tel est le cas des pièces de régie : acquits à caution, congés, laissez-passer, passavants.

Indépendamment du régime de coordination ci-dessus, les véhicules affectés à des transports privés sont assujettis à la réglementation de police (vitesse des véhicules notamment) et au régime fiscal de droit commun (largeur, longueur, poids, taxe à l'encombrement, droit fixe sur les remorques).

Parmi les mesures imposées par la coordination aux transports privés, le contingentement surtout a été mal accueilli par les intéressés qui ont crié bien haut à la violation de la liberté individuelle. Pourtant, des mesures du même ordre ont été prises pour le commerce d'importation, pour certaines fabrications. C'est tout le problème de l'intervention de l'Etat dans les activités privées ; on peut observer que dans le cas présent, le sacrifice d'une part de leur indépendance imposé aux transporteurs privés est, jusqu'à présent, très minime.

Il n'est pas douteux que les transports privés font subir au trafic ferroviaire des pertes bien plus importantes que celles dues à la concurrence des transports publics routiers. Les grandes entreprises, clientes du rail, se sont peu à peu constitué un parc de matériel routier pour assurer désormais leurs transports par la route. Tel est le cas des Sociétés de combustibles liquides, cas particulièrement typique : la perte de leur clientèle est spécialement sensible au Chemin de fer qui ne trouve plus d'emploi pour le nombre de wagons-citernes affectés aux transports de pétrole. Les exemples pourraient être multipliés.

Des chiffres situeront mieux l'importance relative des transports publics et des transports privés : si les premiers utilisent environ 80.000 véhicules, le parc automobile affecté aux seconds comprend plus de 400.000 camions. Cependant, le plus gros effort de la coordination s'est porté sur les transports publics. Il n'est pas douteux que les transports privés sont un élément essentiel du problème de la concurrence, et que toute solution rationnelle devra sans doute en tenir compte.

TITRE III

LE CONTROLE DE LA REGLEMENTATION

Toute réglementation risque d'être inopérante, si elle n'est assortie de sanctions : particulièrement, lorsque, comme la coordination, elle impose à ses assujettis maintes obligations et des interdictions qui restreignent sensiblement leur activité.

I. — CONSTATATION DES INFRACTIONS

On précisera que les infractions commises par des transporteurs, intéressant la police de la circulation, ou la réglementation du travail de leur personnel, n'entrent pas dans le cadre de ce chapitre, bien qu'en définitive leur répression ait un certain intérêt du point de vue de la coordination. Il s'agit uniquement du contrôle de l'application des règles de coordination.

Etant donné que les infractions à cette réglementation ont habituellement pour théâtre la Route, on a pensé tout naturellement pour les constater, aux gendarmes, à qui est confiée la police de la route. Mais c'est une aggravation importante de leur mission déjà très chargée, que de leur imposer l'étude d'une réglementation fort complexe et la surveillance de son application. Des assistants techniques, désignés par le Comité technique départemental, devaient bien accompagner dans leurs tournées, les agents de la police du roulage, mais ceux-ci demeuraient seuls agents verbalisateurs.

Ce contrôle parut si insuffisant, qu'une circulaire ministérielle du 4 janvier 1938 prescrivit aux cantonniers-chefs du service ordinaire, qui sont agents de la police

du roulage, d'effectuer un jour par mois et à des dates inopinées des tournées dans leur circonscription, et d'arrêter les véhicules servant au transport des marchandises, pour vérifier s'ils étaient en règle avec les prescriptions réglementaires. Leur surveillance devait même s'exercer la nuit, avec l'assistance des gendarmes, pour arrêter les véhicules, mais les difficultés de ces opérations nocturnes les firent abandonner.

Actuellement, la constatation des infractions incombe aux agents de la police du roulage d'une part, d'autre part à un corps d'*assistants techniques*.

Le décret du 13 juillet 1935 donnait aux assistants techniques le rôle limité de conseillers des gendarmes dans leurs tournées. Le décret du 12 octobre 1938 leur confère le pouvoir de verbaliser. Ils seront donc assermentés. Cependant, pour éviter la création d'une catégorie nombreuse d'aspirants-fonctionnaires, le décret admet la désignation d'assistants techniques par les transporteurs. L'agrément du Préfet n'était même pas nécessaire.

En définitive, compte tenu des adjonctions du décret du 12 janvier 1939, les fonctions d'assistants techniques peuvent être confiées à :

a) des fonctionnaires désignés par le Ministre des Travaux publics ; ce seront en principe des Inspecteurs et Inspecteurs-adjoints des transports ;

b) des agents de la Société nationale des Chemins de fer ou des Chemins de fer d'intérêt local ;

c) des personnes désignées par les Groupements professionnels de transporteurs routiers, ou par des associations professionnelles de transporteurs agréés ;

d) des personnes présentées par le Comité technique départemental et nommées par le Préfet.

L'agrément du Préfet est maintenant nécessaire pour les agents désignés par les transporteurs ferroviaires ou routiers.

La rémunération des assistants techniques incombe à leurs mandants, c'est-à-dire respectivement, l'Etat, le Chemin de fer, les organisations professionnelles de trans-

porteurs routiers, et le Comité technique départemental.

Néanmoins, tous, en dépit de la diversité de leur origine, se doivent, dans l'exercice de leur fonction, d'agir dans l'intérêt général de la coordination et même pour le compte du Comité technique : leurs devoirs sont identiques. D'ailleurs, en garantie d'une compréhension correcte de leur mission, le Ministre des Travaux publics et le Préfet peuvent l'un et l'autre, retirer aux assistants techniques la commission qui leur a été délivrée et qui les habilite à remplir leurs fonctions.

La mission d'un assistant technique s'étend en général à un département, mais le même agent peut être désigné par plusieurs départements.

II. — SANCTIONS

Les infractions aux règles de la coordination peuvent être extrêmement variées et de gravité inégale. La gamme des sanctions, par son étendue, permet de diversifier les peines : elle comprend des sanctions pénales et des sanctions administratives.

a) *Sanctions pénales.* — Tous les cas d'infraction caractérisée aux règles de la coordination donnent matière à procès-verbal, et exposent leur auteur à se voir condamner à une amende par l'autorité judiciaire. Hors les cas plus graves de falsification des pièces constituant autorisation, ou du refus d'observer les prescriptions réglementaires en matière de tarifs, la peine encourue sera une amende de 16 à 200 fr.

La falsification de pièces est une infraction grave. Elle est punie d'une peine de 6 mois à 3 ans d'emprisonnement. La personne qui a fait usage de mauvaise foi de la pièce falsifiée encourt la même sanction.

Enfin, le refus par un transporteur de communiquer les documents nécessaires aux agents du contrôle, en vue de la vérification des tarifs, est puni d'une amende de 11 à 15 fr., portée au taux de 16 à 200 fr., en cas de répétition de l'infraction. Ces taux sont élevés à 100 fr. et jusqu'à 1.000 fr. pour la production de faux renseignements concernant les tarifs, du double point de vue de

l'application des tarifs obligatoires pour les transporteurs à grande distance, et de la surveillance des prix. En ce qui concerne la surveillance des prix, le refus de ramener les tarifs aux taux fixés par le Comité technique départemental après mise en demeure de celui-ci, entraîne le prononcé d'une amende de 100 à 1.000 fr.

b) Sanctions administratives. — Les sanctions administratives sont l'avertissement, la mise au garage, enfin le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de transport.

Le décret-loi du 31 août 1937 avait prévu un cas de flagrant délit, où il était possible d'exiger du contrevenant le versement immédiat d'une somme de 200 fr. au maximum, sur décision prise par le Préfet au vu du procès-verbal de contravention, après proposition unanime du Comité technique départemental. Cette disposition est abandonnée.

1. *L'avertissement* a pour but d'attirer l'attention du transporteur sur l'irrégularité commise, qui peut avoir donné lieu ou non, à procès-verbal. C'est, le plus souvent, un moyen de faire l'éducation du contrevenant, en l'avertissant des sanctions que de nouveaux manquements lui feraient encourir.

L'avertissement est notifié par lettre recommandée. Hors le cas où l'infraction commise est de nature à entraîner, si elle se renouvelle, la mise au garage du véhicule, sa délivrance est laissée à l'appréciation du Comité technique départemental et du service du Contrôle, ce qui permet une plus grande souplesse dans la répression des infractions.

2. *La mise au garage.* — La faute la plus courante, consiste à effectuer un transport public sans carte de transport, ou sans carte de transport valable. Cette infraction peut donner lieu, en plus de la sanction pénale qui est une amende de 16 à 200 fr., à la mise au garage, prononcée par le Préfet, du véhicule ayant servi à commettre la faute, pour une durée de huit jours à un mois.

L'application de cette sanction doit avoir été précédée

d'un avertissement délivré au transporteur fautif, depuis moins de six mois.

La mise au garage, sanction grave, ne pouvait d'autre part, selon le décret-loi du 17 juin 1938, être appliquée que si le Comité technique départemental s'était prononcé à l'unanimité, ce qui en rendait l'application illusoire ; il suffit maintenant d'une majorité des 3/4.

Retrait de la carte grise. — Toute nouvelle infraction de la nature de celle déjà sanctionnée par la mise au garage, peut entraîner le retrait, pour une durée de trois mois à un an, du récépissé de déclaration du véhicule, c'est-à-dire de la carte grise. C'est en fait une véritable confiscation temporaire du véhicule, puisque non seulement son propriétaire ne peut plus l'utiliser à des transports publics, mais encore il lui est interdit de le faire circuler.

La notion de « nouvelle infraction », dans le cas présent, n'est pas à confondre avec la récidive. Il ne s'agit pas strictement de la répétition d'un même acte délictueux donnant lieu à des sanctions aggravées, mais le but visé est de réprimer une certaine mauvaise volonté d'un transporteur à se conformer aux règles établies en vue de la coordination.

3. *Retrait de l'autorisation de transport.* — Il peut être prononcé, si une entreprise ne respecte pas les prescriptions figurant sur ses cartes de transport, si elle persiste à effectuer des transports interdits.

Une mise en demeure doit, obligatoirement, avoir été signifiée au préalable au transporteur fautif ; un simple avertissement ne serait pas suffisant.

Le retrait est prononcé par le Ministre des Travaux publics ou par le Préfet, sur délégation de pouvoir.

La même sanction sert à réprimer un manquement jugé particulièrement nocif, puisqu'il touche à l'application des tarifs obligatoires par les transporteurs routiers à grande distance, considérée comme essentielle pour le succès de la coordination. De tels manquements sont particulièrement à redouter de la part

des entreprises non affiliées aux Groupements professionnels, et qui, ainsi, ne sont pas soumises à la surveillance de ces organismes.

Pour ces entreprises, en cas de deuxième infraction aux dispositions tarifaires, sous la condition que la première infraction ait provoqué un avertissement, le retrait définitif de l'autorisation de transport public à grande distance sera prononcé d'office, sans mise en demeure préalable.

Le retrait temporaire de la carte fait office de mesure de contrainte, pour obliger les transporteurs à se mettre en règle avec les prescriptions concernant l'état d'entretien de leurs véhicules et l'assurance obligatoire. Le camionnage rural, par une faveur insigne, n'est pas compris dans cette mesure.

Responsabilité solidaire. — Pour renforcer l'efficacité des sanctions, une solidarité du point de vue de la responsabilité pénale est instituée entre :

a) les affréteurs de transports routiers et les transporteurs qu'ils emploient ;

b) le loueur et le transporteur dans le cas d'un véhicule loué sans carte de location.

Règles de compétence. — Le Comité technique départemental, organisme d'Etat, exerce en matière de coordination la juridiction administrative au premier degré : l'appel de ses décisions est porté devant le Ministre des Travaux publics, qui statue sur l'avis du Conseil supérieur des Transports. Ce recours, organisé par des textes de caractère législatif, possède une nature juridique différente du recours gracieux adressé également au Ministre ; son omission, dans l'hypothèse d'une action devant le Conseil d'Etat, en appel d'une décision d'un Comité technique départemental, conduirait la Haute-Assemblée à opposer l'exception tirée de l'existence d'une voie de recours parallèle.

Le Comité technique départemental, saisi d'un procès-verbal constatant une infraction, ne peut différer sa décision de plus d'un mois, intervalle maximum entre deux de ses séances.

Le Préfet est chargé de l'exécution des décisions du Comité.

Le décret du 12 janvier 1939 précise les règles de transmission des procès-verbaux. La détermination du Comité technique départemental compétent était très délicate, en l'absence de règles précises.

a) *Transports publics de marchandises.* — Est compétent le Comité technique départemental qui a délivré l'autorisation de transport ou le récépissé de déclaration. Dans l'hypothèse d'un transport effectué sans carte, le Comité siégeant au chef-lieu du département où se trouve le centre d'exploitation du véhicule, est saisi.

b) *Transports privés de marchandises.* — On prendra en considération le département du centre d'exploitation.

c) *Affréteurs et groupieurs.* — Le Comité technique départemental compétent est celui du département où est situé le siège de l'entreprise.

Une amnistie a été prononcée par le décret-loi du 12 novembre 1938 : elle efface les pénalités autres que celles constituant des réparations civiles, ou consécutives à des infractions de nature fiscale.

Elle ne s'applique pas aux transports publics routiers à grande distance, à qui la coordination réserve toutes ses sévérités.

L'ensemble des mesures de contrôle présente des lacunes importantes. Le personnel chargé du contrôle est encore en nombre insuffisant. Mais l'aspect le plus sérieux de la question réside dans le prononcé et dans l'application des sanctions.

Il est permis de croire que les sanctions administratives ne sont pas suffisamment utilisées, et que, d'autre part, leur application n'est pas poursuivie avec la rigueur convenable. Quelques exemples récents donnent à penser que les Préfets, placés devant des responsabilités de cet ordre, hésitent à poursuivre une action vigoureuse.

D'ailleurs, les tribunaux judiciaires n'ont pas manifesté non plus une grande ardeur dans la répression des infractions qui leur étaient soumises. Il faut ajouter qu'il en est généralement ainsi, quand une réglementation est en voie de formation et n'est pas encore entièrement entrée dans les usages.

Les Pouvoirs publics n'attendent d'ailleurs pas le succès de la coordination d'une contrainte instantanée.

TITRE IV

LE SYSTEME FISCAL DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Aux mesures directes de coordination des transports s'ajoute un système fiscal qui les corrobore et en complète l'efficacité. Les taxes sont venues se juxtaposer aux mesures purement administratives, ces dernières étant apparues à l'expérience insuffisantes, à la fois pour s'imposer au respect des assujettis et pour contrebalancer le déséquilibre des charges entre la route et le rail.

Le caractère de charge compensatrice imposée aux transports routiers apparaît nettement dans les premiers textes relatifs à la coordination. Le décret du 10 juillet 1935, qui pose le principe, et le décret portant règlement d'administration publique du 13 juillet 1935 qui en fixe les modalités d'application, prévoyaient le versement de redevances par les transporteurs dont les services demeureraient après la réalisation des ententes dont l'accomplissement était escompté. Le taux des redevances était établi à tant par tonne kilométrique, d'après un barème tenant compte de l'utilité du service, c'est-à-dire de la plus ou moins grande aptitude du Chemin de fer à satisfaire les besoins auxquels répondait ledit service.

L'idée de redevance n'a pas été reprise dans les textes ultérieurs à la suite de l'échec du système des ententes. A la notion d'autorité, qui marque la réglementation actuelle, correspond la notion de taxe fiscale,

Le régime fiscal des transports routiers, institué du fait de la coordination, relève de l'Administration des Contributions indirectes. Le règlement des différends et la solution des cas d'espèce sont, dans chaque région, de la compétence du service local de cette administration.

Le système fiscal de la coordination résulte des dispositions des décrets-lois du 30 octobre 1935, du 8 juillet 1937, du décret du 10 juillet 1937, remaniés dans le décret-loi du 12 novembre 1938 pris en application de la loi du 5 octobre 1938, tendant à accorder au Gouvernement les pouvoirs pour réaliser le redressement immédiat de la situation économique et financière du pays.

Les caractéristiques du système actuel sont, d'une part, la progressivité des taxes établies de manière à ne pas grever les petits transports, et à surtaxer les véhicules de gros tonnage et les transports à grande distance, d'autre part, l'institution de « permis journaliers » : les taxes sont annuelles, mais il est prévu que les redevables pourront se placer sous un régime de permis journaliers, et ne payer ainsi que des droits à la journée d'utilisation effective de leurs véhicules.

I. — TRANSPORTS PUBLICS

Le régime des taxes, établi par le décret du 8 juillet 1937 et le décret du 2 mai 1938, pour les transports publics routiers de marchandises, comportait un taux unique de 540 fr. par tonne sans exemption à la base.

Les dispositions du décret-loi du 12 novembre 1939 sont plus favorables aux véhicules de petit et moyen tonnage : les véhicules d'un tonnage inférieur à 4 t. 5 sont exemptés et le taux des taxes est progressif.

Pour l'application des taxes, seul compte le poids total maximum en ordre de marche et des remorques qui lui sont accouplées. Les taux sont les suivants :

— exemption jusqu'à 4 t. 5 ;

— de 4 t. 5 à 7 t. Jusqu'à 4 t., 2.000 fr., plus 400 fr. par tonne ;

— de 7 t. à 10 t. Jusqu'à 7 t., 3,200 fr., plus 600 fr. par tonne ;

— de 10 t. à 15 t. Jusqu'à 10 t., 5.000 fr., plus 800 fr. par tonne ;

— au-dessus de 15 t., 9.000 fr., plus 1.000 fr. par tonne.

Des exemptions sont prévues. L'exemption est totale si les transports s'effectuent dans le seul département du centre d'exploitation. C'est la *zone de franchise*. Ainsi sont exonérés les transports de camionnage rural et urbain.

Sont encore exonérés les services de remplacement de trains. Enfin les services associés au Chemin de fer, c'est-à-dire les services organisés en vertu de l'article 21 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de Fer, sont exemptés s'ils sont seuls à assurer la relation desservie.

L'article 21 du Cahier des Charges est ainsi conçu :

« Sous réserve des dispositions destinées à assurer la coordination des transports, la Société Nationale pourra passer avec toutes entreprises de transport les accords nécessaires pour satisfaire aux besoins du public et aux nécessités du service dont elle est chargée.

« Toutefois, lorsque plusieurs entreprises desserviront la relation intéressée par un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics. »

Les transports sortant de la zone de franchise mais ne dépassant pas les départements limitrophes, c'est-à-dire les transports dont la zone de trafic n'excède pas la zone de petite distance, sont assujettis à la demi-taxe.

Aux cas d'exemption permanente — totale ou partielle — tenant à la zone d'activité ou à la nature du service s'ajoutent des exemptions temporaires, totales, puis partielles selon qu'il s'agit des deux premières années ou des deux années suivantes, pour les véhicules à accumulateurs électriques ou fonctionnant par gazogène ou gaz comprimé.

A l'inverse, les tarifs sont doublés, à partir du 1^{er} juillet 1939, pour les transports à grande distance ; seront dispensées de cette majoration les entreprises ayant adhéré aux Groupements professionnels.

Les taxes ci-dessus sont des taxes annuelles, payables par trimestre, au service des Contributions indirectes, contre remise par ce dernier de permis spéciaux de circulation qui font partie des papiers de bord du véhicule, et dont l'absence met le transporteur en état de contravention.

Permis journaliers. — Les taxes ne sont dues que si le véhicule sort de la zone de franchise.

Si, en théorie, il devrait y avoir concordance entre les zones de trafic portées sur les cartes de transport d'un transporteur public et les zones dans lesquelles il circule et pour lesquelles il s'est muni, s'il y a lieu, de permis spéciaux contre acquittement des taxes ci-dessus, en réalité la situation se présente différemment.

Il se peut qu'en fait le transporteur utilise rarement tous les droits que lui ont reconnus les organismes de coordination quant aux relations de trafic, et alors, lorsque ces relations de trafic sont telles qu'elles l'autorisent à sortir de la zone de franchise, c'est pour lui une charge lourde que d'acquitter pour trois mois, des taxes ne correspondant qu'à une prestation assurée exceptionnellement durant ces trois mois.

D'autre part, les Comités de Coordination, lorsqu'ils ont déterminé l'activité des transporteurs publics, n'ont pas retenu, pour en faire mention sur la carte provisoire, puis sur la carte définitive, toutes les relations antérieurement assurées par l'intéressé, mais seulement les plus importantes, ou les plus fréquentes. Une clause précise souvent qu'en plus des relations indiquées sur la carte, le transporteur peut, après avis donné au Comité technique départemental, assurer exceptionnellement des transports sur des relations autres, à condition qu'il les ait desservies antérieurement au 19 avril 1934. Or ces transports exceptionnels ne peuvent être fiscalement réguliers que s'ils s'effectuent dans la zone pour laquelle la taxe a été payée, ou dans la zone de franchise.

Le cas des véhicules venant de l'étranger est à peu près semblable.

Avant le décret-loi du 12 novembre, les camions venant de l'étranger pouvaient déjà, en raison de leur séjour limité sur le territoire, au lieu d'acquitter les taxes normales, se placer sous le régime du permis journalier. Le décret-loi du 31 août 1937 avait accordé la même faculté pour les transports exceptionnels de voyageurs effectués par des autocars français.

La généralisation du régime du permis journalier était une question d'équité. Elle a été opérée par le décret-loi du 12 novembre 1939. Les transporteurs, ayant à effectuer un transport hors de la zone de franchise ou de la zone pour laquelle ils ont acquitté les droits, peuvent se munir de permis journaliers, au taux uniforme de 6 fr. par jour et par tonne. Ces laissez-passer sont levés à la recette ruraliste des Contributions indirectes ou extraits de registres confiés aux redevables par l'Administration des Contributions indirectes. Ils doivent être remis ou envoyés par lettre au bureau d'émission ou rattachés à la souche du registre, dans la journée même où ils cessent d'être valables, sous peine de paiement du droit journalier jusqu'à la date où les opérations prescrites auront été effectuées.

Location : Les véhicules loués pour une durée inférieure à trois mois, qu'ils servent à des transports publics ou privés, sont assujettis au régime fiscal des transports publics. Ils ne suivent le régime des transports privés, que s'ils sont affectés à cette catégorie de transports par une location de plus de trois mois.

A titre de garantie et de simplification pour l'Administration chargée de la perception, c'est toujours le propriétaire du véhicule qui doit acquitter la taxe, et non l'utilisateur. Toutefois, la qualité du locataire intervient s'il est membre d'un Groupement professionnel de transporteurs et vaut au loueur de bénéficier de l'exemption de majoration accordée aux membres de ces organismes.

II. — TRANSPORTS PRIVÉS DE MARCHANDISES

Le transport privé apparaît de nature, s'il se développe exagérément, à fausser le jeu des dispositions prises en vue d'une répartition rationnelle du trafic entre le rail et la route, de même qu'il risque de devenir particulièrement dommageable pour le réseau routier dont la charge d'entretien incombe à l'Etat, tout comme en fait, dans la situation actuelle, la dépense d'entretien et d'exploitation des voies ferrées. Aussi des taxes ont-elles été instituées, dont le produit sera réparti entre l'Etat et les Départements.

Déjà, dans un dessein de péréquation des charges, le décret-loi du 30 octobre 1935 avait institué des licences pour le transport automobile privé.

Le taux des taxes est identique à celui affectant les transports publics.

Les deux régimes diffèrent par l'étendue de la zone de franchise, qui comprend pour les transports privés, en sus du département du centre d'exploitation, les départements limitrophes. Il n'existe donc pas pour eux de zone de demi-exemption.

Les exemptions temporaires, accordées pour les véhicules à gazogènes, sont les mêmes.

Une seule particularité : une réduction de 75 0/0 du montant de la taxe est prévue en faveur des commerçants et industriels forains.

De même que pour les transports publics, la taxe n'est due que si le véhicule sort de la zone de franchise ; le régime des permis journaliers s'applique dans les mêmes conditions aux transports privés.

MESURES DESTINÉES A SOUTENIR L'INDUSTRIE NATIONALE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les constructeurs d'automobiles ont été, témoin les campagnes menées par certains journaux spécialisés dans les questions automobiles, parmi les plus ardents contempteurs de la coordination. Le risque pouvait, en effet, paraître sérieux, de voir les mesures de contingentement arrêter net l'accroissement du nombre des véhi-

cules que pouvaient légitimement escompter les industriels.

Pour inciter les transporteurs à leur donner leur clientèle, de préférence aux constructeurs étrangers, le décret-loi du 12 novembre 1938 prévoit une dispense de taxe pendant deux ans, puis un régime de demi-taxe pendant les deux années suivantes pour les véhicules nouveaux, immatriculés à l'état neuf entre le 13 novembre 1938 et le 31 décembre 1942, d'origine spécifiquement française.

Il convient d'entendre l'expression « spécifiquement française », comme excluant du bénéfice de cette disposition, non seulement les véhicules de marques étrangères, mais encore ceux munis de moteurs de marques étrangères ou reconstruits en France de pièces détachées importées.

Pour ces véhicules, les permis spéciaux, pendant la durée de la dispense de taxe, seront délivrés gratuitement contre simple paiement du droit de taxe.

Parallèlement, pour les véhicules âgés de plus de 10 ans, la taxe est majorée de 50 0/0, dans le but d'encourager leurs propriétaires à ne pas conserver des camions vétustes qui sont souvent dangereux pour la circulation, et à renouveler leur matériel à des intervalles raisonnables, opération souhaitable pour l'industrie automobile française.

VÉHICULES VENANT DE L'ÉTRANGER

Le régime des véhicules venant de l'étranger, des colonies et des pays de protectorat faisait l'objet de divers textes, que le décret-loi du 12 novembre 1939 a groupés en un article unique.

L'entrée en France de ces véhicules est soumise à l'acquittement des taxes spéciales. Ils bénéficient des mêmes exemptions que les transports nationaux, c'est-à-dire, en raison de l'affectation du véhicule (pompes funèbres), ou du poids (inférieur à 4 t. 5) ; la franchise puis la demi-taxe pour les véhicules à accumulateurs électriques ou à gazogène, effectuant des transports publics de voyageurs ou de marchandises dans le département d'entrée en France ou les départements limitrophes, ou

des transports privés sur tout le territoire. Il convient de remarquer que ces mesures de faveur concernant les véhicules utilisant un combustible autre que l'essence sont prises en vue d'encourager le développement, en France, de ces types de véhicules, pour des raisons de défense nationale et aussi d'équilibre de la balance commerciale ; s'il est normal que les véhicules venant des colonies françaises en bénéficient, l'extension de ces mesures aux camions venant de l'étranger paraît peu justifiable.

Les transporteurs, à leur entrée en France, ont la faculté de choisir entre le régime des permis trimestriels et celui des permis journaliers ; les permis journaliers avaient d'ailleurs été institués à leur intention. Sous cette forme, le taux de la taxe est établi d'une façon moins simple qu'antérieurement au décret-loi du 12 novembre ; il varie, d'une part, en fonction de la zone parcourue par le véhicule, d'autre part, selon la qualité du transport, public ou privé.

Les taux sont les suivants :

	Transports publics	Transports privés
Transports limités au département d'entrée en France	50	40
Transports limités à ce même département et aux départements limitrophes	75	60
Autres transports	150	150

SANCTIONS

Les infractions aux dispositions fiscales qui précèdent sont « poursuivies et réprimées dans les conditions fixées par l'article 328 du Code des Contributions indirectes », sans qu'il soit fait de différence à ce point de vue entre transports publics et transports privés.

L'article 328 du Code des Contributions indirectes est ainsi rédigé :

« *Pénalités.* — Les agents des Contributions indirectes et des octrois et tous autres agents

« ayant qualité pour dresser des procès-verbaux
« en matière de roulage, constatent les infrac-
« tions aux dispositions des articles précédents.
« Les conducteurs de voitures automobiles doi-
« vent leur représenter, à toute réquisition, le
« permis de circulation sur la voie publique.

« Les contraventions sont punies d'une amende
« de 50 à 200 fr., en principal, indépendamment
« de la confiscation et du quintuple des droits
« fraudés ou compromis ; elles sont constatées
« et poursuivies comme en matière de Contribu-
« tions indirectes. »

Il existe, dans l'article qui établit les modalités de répression des infractions commises à propos de l'application des taxes spéciales, une disposition des plus curieuses. Si un véhicule, au cours d'un transport public ou privé, est trouvé en bordure de la zone de franchise, et qu'il puisse être établi, par tout mode de preuve, qu'il se dispose à en franchir les limites, sans être muni du permis spécial de circulation, procès-verbal peut être dressé.

Il s'agit, en l'espèce, d'un véritable « délit d'intention », l'infraction n'ayant pas été encore commise.

Les taxes ci-dessus viennent s'ajouter aux contributions déjà lourdes que supportent les transporteurs automobiles. Le désir de réaliser une péréquation des charges avait déjà, pour partie, inspiré les relèvements opérés du prix de vente de l'essence. Les taxes sont certes un moyen efficace et commode d'aider à la réalisation de la coordination ; c'est surtout un procédé avantageux pour les finances de l'Etat.

Le système fiscal de la coordination est bien dans la ligne générale de la réglementation de coordination. Il marque nettement le dessein des Pouvoirs publics de faire du département le cadre normal des transports routiers. Par opposition, les transports à grande distance se trouvent surtaxés, situation qui peut inciter certaines entreprises à reporter d'elles-mêmes leur activité sur la petite distance.

QUATRIÈME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

Les résultats attendus de la coordination des transports routiers de marchandises

La coordination doit apporter la fin du gaspillage de forces économiques qu'entraîne une concurrence effrénée comme celle qui sévissait dans les transports, et mettre un terme aux abus de tous ordres provoqués par cette lutte.

D'autre part, les Pouvoirs publics attendent des mesures prises un redressement de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer, et du même coup, la diminution des charges dont les déficits ferroviaires grèvent le budget de l'Etat.

Les conséquences financières de la coordination des transports ont fait l'objet d'évaluations, assez empiriques, à vrai dire.

En première étape, le relèvement des tarifs imposé aux transports routiers à grande distance aura pour effet de ramener une partie du trafic au rail, sans que l'équilibre financier des entreprises routières s'en trouve affecté.

Tenant compte de ce que le chiffre d'affaires des transports publics routiers de marchandises à grande distance était de l'ordre de deux milliards de francs, avec des tarifs souvent trop bas, l'augmentation de recettes du rail a été estimée à 250 millions de francs. Les dépenses supplémentaires à faire entrer en ligne de compte pour le rail sont d'ailleurs négligeables, parce qu'il s'agit de la reprise d'un trafic dont la perte avait entraîné une moins bonne utilisation du matériel.

Dans la seconde étape prévue, c'est-à-dire l'organisa-

tion rationnelle des transports de marchandises, le trafic du Chemin de fer sera augmenté, par suite de la suppression de certains doubles emplois, les transports routiers devant être ramenés progressivement sur la petite distance, pour alimenter et non concurrencer le Chemin de fer. Ici, encore, les évaluations sont forcément empiriques : elles font escompter un supplément de recettes nettes de 300 millions.

En ajoutant les résultats financiers attendus de la coordination des transports de voyageurs, ce serait au total pour les finances publiques une économie annuelle de un milliard de francs. Ce chiffre s'entend, abstraction faite des taxes fiscales de coordination, dont le produit est loin d'être négligable.

Il faut ajouter que, parallèlement se poursuit un effort concerté des services de la Société Nationale des Chemins de fer et de la Direction générale des Chemins de Fer et des Transports au Ministère des Travaux publics, pour atteindre le maximum d'économies réalisables dans l'exploitation des Chemins de fer.

CHAPITRE II

Essai sur la politique à envisager en matière de transports de marchandises

L'intervention de l'Etat dans l'ordre économique entraîne forcément un certain déséquilibre, en faussant le jeu de la loi de l'offre et de la demande, régulateur de la vie économique.

Nous avons dit que la coordination tirait sa justification de considérations d'équilibre budgétaire, et de l'intérêt national. Il n'en reste pas moins que certaines mesures, telle la suppression envisagée d'un grand nombre de services routiers de transports à grande distance, ne doivent apporter une gêne sérieuse aux usagers. Ces services correspondaient, évidemment, à des besoins. La parité tarifaire a déjà fait, à peu près, disparaître un des avantages que recherchait leur clientèle en les utilisant. Néanmoins, même les services considérés comme faisant double emploi avec le Chemin de fer, et destinés à disparaître de ce fait, offraient au public rapidité et commodité pour ses expéditions. Le rail ne saurait se contenter de reprendre le trafic des services supprimés, sans s'efforcer d'assurer à son tour la satisfaction nécessaire du besoin légitime des usagers de bénéficier de moyens de transport rapides et commodes.

Les différents textes législatifs et réglementaires qui, peu à peu, réalisent la coordination, ont jusqu'à présent visé à établir, bien plus qu'une véritable organisation des transports, une répartition plus rationnelle des services. Cette répartition, qui s'opère progressivement, ne saurait suffire à donner une solution au problème indiqué ci-dessus. Il faudra sans doute attendre le second

stade prévu dans l'œuvre de coordination, l'organisation rationnelle des transports.

Les Pouvoirs publics ont indiqué dans le texte du décret-loi du 12 novembre 1938 qu'ils envisageaient de rechercher cette organisation, sous la forme des transports combinés rail et route.

La coordination ne supprimera pas l'activité des transporteurs à petite distance, des camionneurs et des transporteurs privés, qui sont considérablement plus nombreux que les transporteurs publics à grande distance : ces derniers, dont les éléments de trafic seront réservés au rail, doivent être mis à même, plutôt que de subir une éviction préjudiciable à leurs intérêts, soit d'assurer des services routiers à créer en remplacement des lignes de Chemin de fer supprimés, soit de transformer leurs services anciens, purement routiers, en services combinés rail et route.

Le concours financier du Chemin de fer sera donné à ces opérations de substitution et de transformation. Le parc automobile des transports à grande distance se prête mal à son emploi sur des relations de faible étendue : il est sans doute plus rationnel d'envisager délibérément la transformation de ce matériel pour le rendre propre aux transports mixtes rail et route qui paraissent constituer une solution pratique et durable au problème de la coordination des transports, et qui se recommandent par de sérieux avantages.

Les transports combinés sont effectués au moyen de véhicules spécialement établis pour circuler sur la route, exactement comme le font les camions automobiles, et pour être chargés sur les wagons plats du Chemin de fer.

Un tel système répond à la condition de commodité, en permettant d'assurer la desserte de domicile à domicile, sans rupture de charge qui est devenue une nécessité commerciale moderne.

Il remplit également la condition de rapidité. Pour le commerçant et l'industriel, la rapidité des transports est infiniment précieuse : elle permet de réduire les stocks et les immobilisations financières, de desservir réguliè-

rement la clientèle et d'accélérer la rentrée des capitaux.

Les Chemins de fer ont au moins autant à craindre de la lenteur : elle se traduit par l'engorgement des chantiers de travail, le désheurement des trains et l'inobservation des correspondances, une consommation excessive de personnel, de machines et de wagons, le tout entraînant des dépenses improductives considérables.

La Société Nationale des Chemins de fer a fait, à la suite des Réseaux, de grands efforts pour accélérer ses transports, et l'organisation unitaire des Chemins de fer permet d'obtenir de meilleurs résultats.

Les transports combinés rail et route, qui rendent plus nécessaire encore la rapidité des transports ferroviaires, seront un facteur efficace d'accélération.

Actuellement, le Chemin de fer, en sus des transports massifs qui constituent sa fonction essentielle, doit assurer une foule d'opérations accessoires de détail qu'il a bien fallu lui imposer autrefois en l'absence d'autre moyen, mais qui alourdissent, ralentissent et rendent plus onéreuse son exploitation.

L'utilisation d'un matériel mixte rail et route permettrait de réduire considérablement les opérations terminales. Déjà, l'emploi qui se développe des cadres ou « containers » a permis de réaliser de grands progrès.

Parallèlement, la suppression de lignes à faible trafic, rendue possible par la collaboration des transports routiers qui apporteront le fret vers les gares situées sur les lignes plus importantes, permettra de diminuer les opérations multiples de rassemblement et de triage, génératrices des longs délais de transport, sans que le rail ait à supporter une diminution de son trafic.

Bien des difficultés sont encore à surmonter avant que ne soit possible une telle organisation ; de graves questions de matériel, d'outillage, d'organisation sont encore à résoudre. Il faudra d'autre part vaincre les résistances des collectivités locales, à la fermeture des petites gares et des petites lignes qu'elles considèrent comme un élément indispensable de leur existence.

CONCLUSION

Ainsi s'est poursuivie, de 1934 à 1939, l'œuvre de coordination des transports de marchandises.

La guerre n'a pas paru d'abord devoir provoquer l'abandon de la ligne de conduite suivie par les Pouvoirs publics. Néanmoins, le décret du 19 septembre 1939, qui établit les règles de la « coordination de guerre », s'est avéré peu compatible avec les nécessités nouvelles de l'économie nationale. Le Conseil National Economique s'était du reste prononcé pour l'abrogation de mesures qui aboutissaient à laisser inemployés un certain nombre de camions, et diminuaient les possibilités économiques du pays. Le Conseil supérieur des Transports a été saisi d'un projet de décret, préparé par une Commission spéciale, qui comprenait, sous la présidence du Directeur des Routes et des Transports routiers au Ministère des Travaux publics, quatre représentants de la Direction générale des Transports, deux entrepreneurs de transports routiers, un représentant des constructeurs d'automobiles, deux représentants des Chambres de Commerce et deux représentants de la Société Nationale des Chemins de Fer.

En même temps, le Ministre des Travaux publics annonçait, à la Tribune de la Chambre des Députés, que ç'en était fini de la coordination faite par voie d'autorité, et que le nouveau texte était sorti d'une manifestation d'amitié générale.

La réglementation de la coordination des transports ferroviaires et routiers se trouve ainsi, par le fait des circonstances, ramenée à peu près à son principe primitif. Elle a passé par des stades divers : d'abord celui des actes gouvernementaux, avec les décrets-lois, puis des actes d'autorité, par les décrets d'octobre 1938 ; mais la collaboration entre les Pouvoirs publics et les

intéressés apparaît indispensable, et ce sont les adoucissements apportés aux décrets d'octobre, et l'habitude, consacrée par un texte réglementaire, de consulter le Conseil supérieur des Transports avant toute décision nouvelle.

La procédure suivie pour établir les règles de la coordination des transports, par sa diversité, peut donner à croire à une cohérence insuffisante de la politique gouvernementale ; cependant, elle couvre, en réalité, une grande continuité de vues qui, grâce aussi à la souplesse des méthodes, a permis à l'Administration les premières solutions au problème de la concurrence entre les moyens de transport, dont la forme avait été fixée par le décret-loi du 31 août 1937.

Il n'est pas possible de formuler une appréciation sur la valeur pratique de l'ensemble de ces mesures. Elles se trouvaient en bonne voie de réalisation, lorsque l'état de guerre est venu bouleverser les données de l'expérience. Il serait aussi difficile de se faire une idée, même approximative, des répercussions qu'elles auraient pu avoir sur l'activité économique en général.

Il semble que la méthode maintenant choisie, la collaboration entre tous les intéressés, peut garantir des décisions prudentes qui servent mieux l'intérêt général que, d'une part, une liberté reconnue, dans tous les pays, néfaste dans le domaine des transports, ou, d'autre part, que la seule action de l'Etat, laquelle, en dépit de tous les avis dont elle s'entoure, reste malhabile à établir d'elle-même un ordre économique stable et admissible par tous.

APPENDICE

La coordination des transports en temps de guerre

A la mobilisation générale, tous les transports ont été placés sous l'autorité du Directeur général des Transports : les transports routiers sont plus particulièrement de la compétence d'une Direction des Routes et des Transports routiers, qui relèvent de la Direction générale des Transports.

Il semblait que l'état de guerre dût suspendre la coordination des transports, les hostilités engagées devant vraisemblablement réduire le parc automobile français dans une mesure telle que la question de la concurrence entre les moyens de transports ne se poserait plus avant longtemps.

Toutefois, dans le double dessein de restreindre la consommation de l'essence et d'assurer au Chemin de fer un trafic plus rémunérateur que les transports pour les besoins de l'Armée, un décret du 19 septembre 1939 édictait une réglementation nouvelle des transports par route.

A. — Transports publics de marchandises

I. — CAMIONNAGE RURAL ET CAMIONNAGE URBAIN

Les transports publics sont libres dans les zones de camionnage rural et urbain. Les véhicules servant à ces catégories de transports peuvent étendre leur activité à la petite distance, à la condition d'obtenir de l'Ingénieur

en Chef du département une licence spéciale pour la durée des hostilités.

Sur cette licence seront indiquées les relations interdites qui sont : les relations comportant un parcours par route supérieur à 50 km., quand les localités de départ et d'arrivée possèdent des gares ; les relations entre deux localités importantes, même si le parcours par route est inférieur à 50 km.

Ces interdictions sont faites « en vue d'éviter les doubles emplois onéreux » pour l'économie nationale.

II. — PETITE DISTANCE

Pourront circuler à l'intérieur de la zone de petite distance tous les autres véhicules pourvus d'une carte de transport public. Ces cartes seront munies d'une fiche reprenant les interdictions énoncées ci-dessus, la limite de distance étant de 200 km. au lieu de 50, en y ajoutant les relations entre grands centres industriels et commerciaux.

Il est toutefois prévu des dérogations aux interdictions pour certaines natures de marchandises dont le transport par Chemin de fer nécessiterait des transbordements excessifs ou difficiles.

III. — GRANDE DISTANCE

Des autorisations ne sont délivrées qu'à la double condition :

a) qu'il s'agisse d'un transport d'intérêt national ou de ravitaillement ;

b) que le Chemin de fer ne dispose pas des possibilités techniques d'exécution ou exige des délais excessifs eu égard à l'urgence des transports demandés.

Le contingentement des véhicules, en nombre et en tonnage, est suspendu pendant la durée des hostilités, mais une autorisation du Directeur des Routes et des Transports routiers est nécessaire pour les véhicules nouveaux, de plus de 8 tonnes.

Pour les véhicules spécialisés dans les transports à grande distance, souvent d'un tonnage supérieur à 8 tonnes, leur type les rend impropres à assurer un trafic sur

des parcours réduits. S'il ne paraît pas possible de les utiliser autrement, il leur sera accordé des autorisations pour assurer des relations de grande distance, sans qu'il leur soit permis de concurrencer le rail sur les très grandes relations, par exemple Paris-Bordeaux.

B. — Transports privés

Ils peuvent assurer des transports publics à l'intérieur de la zone de petite distance, moyennant la prise d'une licence spéciale délivrée par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et comportant les mêmes restrictions de parcours que pour les véhicules munis de cartes de transport public.

Le carnet de bord cesse d'être obligatoire à l'intérieur de la zone de petite distance.

C. — Dispositions spéciales aux entreprises de déménagement

Elles peuvent recevoir des autorisations d'effectuer les transports de leur profession, dans une zone comprenant le département du centre d'exploitation, les départements limitrophes et les départements limitrophes de ceux-ci.

Elles pourront effectuer des transports de déménagement à grande distance, si la gare de départ ne dispose pas, à la date à laquelle le transport est demandé, des wagons appropriés nécessaires.

D. — Les véhicules à gazogène, à gaz, etc.

sont en dehors des dispositions qui précèdent et pourront continuer d'exploiter les relations portées sur leurs autorisations.

SANCTIONS

a) *Pénales.* — Les amendes sont décuplées. Les contrevenants ont la faculté de se libérer par le versement immédiat, entre les mains de l'agent verbalisateur, du 1/5 du minimum de l'amende.

b) *Administratives.* — Toute infraction aux règles ci-dessus entraîne la mise au garage du véhicule pour une durée de huit jours à un mois. Toute nouvelle infraction, même différente de la première, peut entraîner la confiscation de tous les véhicules du contrevenant.

Les pénalités sont prononcées par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, sans consultation du Comité technique départemental. Un seul recours, l'appel au Ministre des Travaux publics : cet appel n'est pas suspensif.

Cet ensemble de mesures présente le grave inconvénient, que ne compense pas la levée du contingentement, d'immobiliser, ou du moins, de ne pas permettre d'utiliser suffisamment un certain nombre de véhicules. Le Conseil National Economique s'est d'ailleurs prononcé pour la suspension de la coordination, réclamant le retour à la liberté des transports pour la durée de la guerre.

Vu : Le Président,
Roger PICARD.

Vu : Le Doyen,
Georges RIPERT.

Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Université de Paris
G. ROUSSY

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES SPECIAUX

GIDE, — Précis d'Economie Politique.

HAURIOU, — Traité de Droit Administratif.

OUVRAGES SPECIALISES

D^r SCHEFFER, — La Crise des Chemins de Fer Français.

CENTRE POLYTECHNIQUE D'ETUDES ECONOMIQUES :

— Le Problème des Transports.

— Les Chemins de Fer Français devant la crise.

CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE :

— Le Problème des Transports (rapport de M. Josse).

OPUSCULES

R. GODFERNAUX, — Les Grands Réseaux de Chemins de Fer Français.

THESES

J. ETLING, — Incidence des prix de transport sur le prix de revient des produits agricoles.

J. MAS, — La concurrence dans les Transports.

A. BLOCH-SÉE, — La coordination des Transports.

PUBLICATIONS PERIODIQUES. REVUES

Transports.

France-Transports.

Automobilia.

Bulletin d'Informations de la S.N.C.F.

Revue de l'Automobile (*Bulletin de la F.N.C.A.F.*).

CONFERENCES, RAPPORTS ET ETUDES

Conférence de M. Raoul DAUTRY, Zurich, 1935.

Procès-verbaux des séances du Conseil Supérieur des Transports.

Notes de la Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE I. — Comment s'est posé en France le problème de la concurrence entre les moyens de transports ferroviaires et routiers	9
CHAPITRE II. — La coordination des transports de marchandises à l'étranger : Angleterre, Allemagne, Maroc	18
CHAPITRE III. — Evolution de la coordination des transports de marchandises en France : historique de la réglementation	24

DEUXIEME PARTIE

Les organismes chargés de la coordination

CHAPITRE I. — Le Ministère des Travaux Publics	33
La Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports	33
Le Service du Contrôle Economique et de Coordination	34
CHAPITRE II. — Le Conseil Supérieur des Transports ..	35
CHAPITRE III. — Les Comités techniques départementaux	40

TROISIEME PARTIE

La réglementation

de la coordination des transports de marchandises

CHAPITRE I. — Caractère public ou privé des transports	49
CHAPITRE II. — Les transports non soumis à la coordination	51

TITRE I

Les transports publics de marchandises

CHAPITRE I. — Le camionnage rural	52
---	----

CHAPITRE II. — Le camionnage urbain	56
CHAPITRE III. — Les transports à petite distance	58
CHAPITRE IV. — Les transports à grande distance	63
1° le contingentement	64
2° les tarifs	67
3° les Groupements professionnels de transporteurs routiers à grande distance	72
4° mesures prises en vue de préparer une organisation rationnelle des transports	78
CHAPITRE V. — Dispositions particulières aux entreprises de déménagement et à certains services spéciaux	83
CHAPITRE VI. — Dispositions communes à tous les transports publics de marchandises	84
1° assurances	85
2° réglementation du travail	85
3° visites techniques	86
4° dimensions et vitesse des véhicules	87
4° hygiène	89
6° marques distinctives	90
7° remplacement temporaire	90
8° exécution de transports privés par un transporteur public	91
CHAPITRE VII. — Dispositions spéciales aux loueurs de camions	92
CHAPITRE VIII. — Dispositions spéciales aux affréteurs et groupeurs	97
CHAPITRE IX. — Dispositions communes aux transports publics de voyageurs et de marchandises	102

TITRE II

Les transports privés de marchandises	111
--	------------

TITRE III

Le contrôle de la réglementation	117
1° constatation des infractions	117
2° sanctions	119

TITRE IV

Le système fiscal de la coordination des transports de marchandises	125
--	------------

QUATRIEME PARTIE

CHAPITRE I. — Les résultats à attendre de la coordination des transports routiers de marchandises	137
CHAPITRE II. — Essai sur la politique à envisager en matière de transports de marchandises	139
CONCLUSION	142
APPENDICE. — La coordination des transports de marchandises en temps de guerre	144
BIBLIOGRAPHIE	148

